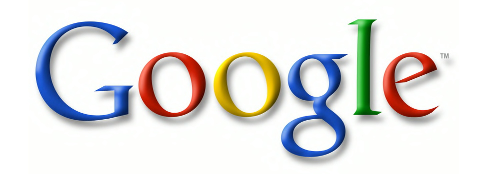
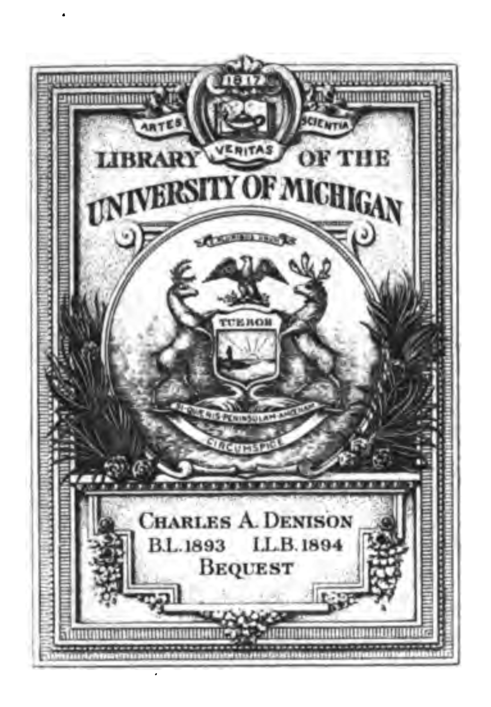


ÉCOLE ROYALE
d'artillerie
navale


1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
CHARLES A. DENISON
B.L.1893 LL.B.1894
BEQUEST



HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE.

PARIS. — IMPRIMERIE PROUX ET Ce, RUE NEUVE-DES-BONS-ENFANS, 3.

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

PAR

M. LE COMTE DE LAPEYROUSE BONFILS,

Lieutenant de vaisseau, chevalier de la Légion-d'Honneur.

TOME DEUXIÈME.



PARIS.

CHEZ DENTU, LIBRAIRE, PALAIS-ROYAL, GALERIE D'ORLÉANS,
AU BUREAU DE CORRESPONDANCE GÉNÉRALE,
Rue du Hasard-Richelieu, 4;
AU BUREAU DE LA FLOTTE, RUE D'ALGER, 5,
ET CHEZ LES PRINCIPAUX LIBRAIRES.

1845



HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE.

CHAPITRE XX.

GUERRE DE LA SUCCESSION D'ESPAGNE.

Nous arrivons à la phase peut-être la plus mémorable du siècle de Louis XIV.

A la fin de 1700, dans son palais de Madrid, un homme de trente-neuf ans s'éteignait, tristement, au milieu des intrigues dont la riche succession qu'il laissait sans héritier était le puissant mobile.

Ce roi dégénéré était Charles II, qui avait épousé en premières noces Marie d'Orléans, nièce de Louis XIV, morte empoisonnée, dit-on, par les émissaires de l'Autriche, et, en secondes noces, une princesse de Bavière-Neubourg.

L'appât de la couronne d'Espagne avait soulevé plus d'une prétention. Le dauphin de France, Léopold d'Autriche et un jeune prince de Bavière fondaient leurs droits: le premier, comme arrière petit-fils de Philippe III, le second comme petit-fils de Philippe III, le prince de Bavière comme arrière petit-fils de Philippe IV.

En considérant comme nulles les renonciations, à la couronne espagnole, qu'avaient faites les épouses de Louis XIII et de Louis XIV, c'était le dauphin qui avait tous les droits; en les admettant, c'était le prince de Bavière. L'archiduc, moins près du trône, avait pour lui les sympathies de Charles II, et la raison dynastique qui perpétuait la succession de Charles-Quint dans la maison d'Autriche.

Les souvenirs de l'ambition autrichienne, la grandeur formidable de la France, faisaient souhaiter à l'Europe et aux Espagnols l'avènement du prince de Bavière, comme l'unique combinaison qui pût arrêter une guerre européenne. Ces motifs puissans avaient

déterminé la volonté de Charles II qui, en 1695, fit un testament secret en faveur de ce jeune prince; il fut bientôt déchiré sur les insistances de la reine toute dévouée aux intérêts de l'Autriche.

A dater de ce moment, les intrigues redoublent, l'ambition des princes éclate ouvertement; se croyant frustrés dans leurs espérances, ils proposent des traités qui démembrent la monarchie espagnole. Louis XIV et Guillaume s'entendent pour la première fois, la perte de l'Espagne est résolue; mais le prince de Bavière vient à mourir; les maisons de Bourbon et d'Autriche se retrouvent encore en présence. Celle-ci a pour elle les liens du sang, la puissance des souvenirs, et ce vieux levain qui est au fond de tout cœur espagnol contre la France. L'autre, unie, forte, gouvernée par un grand roi, touchant de tous côtés aux possessions espagnoles, semble seule capable de défendre l'intégrité du royaume en cas d'une guerre générale qui paraît imminente. Après bien des tergiversations, le parti français, qui se recrutait, sans cesse, de tous ceux qui voulaient le bien du pays, parvint à l'emporter sur les scrupules du roi. La raison de famille fut sacrifiée à la raison d'État, et le duc d'Anjou fut fait héritier universel de la monarchie espagnole, sous la condition qu'il renoncerait, lui et

ses successeurs, à tous ses droits sur la couronne de France; en cas de refus, l'archiduc était substitué au duc d'Anjou.

Quand l'Europe apprit cette grande nouvelle, il y eut comme un recueillement général. Le bonheur de Louis XIV imposait au monde; ses plus cruels ennemis avaient senti faillir leur courage; lui aussi s'effrayait de sa fortune, il commença à croire qu'elle pourrait bien l'abandonner. Trois jours il hésita avant d'accepter un testament qui allait mettre le feu aux quatre coins du monde; enfin, entraîné par ses propres sentimens que partageaient quelques uns de ses ministres, il se décida pour l'acceptation, qui eut lieu au mois de novembre.

Cette résolution, pleine de périls, fut aussi pleine de grandeur et toute nationale. Louis, en présentant le duc d'Anjou à sa cour comme roi d'Espagne, lui dit: « Soyez bon Espagnol, c'est votre premier devoir? mais souvenez-vous que vous êtes né Français pour entretenir l'union entre les deux nations et conserver la paix à l'Europe »

Enveloppée de tous côtés, depuis deux siècles, par la puissance espagnole et autrichienne, la France, depuis François Ier, n'avait cessé de lutter avec persévérance

contre les dangers de cette situation. Quand la France voulait intervenir, au nord et à l'est, là où elle se trouve en contact avec le reste de l'Europe, l'Espagne, poussant son cri de guerre sur les Pyrénées, arrêtait et comprimait ses efforts. C'est cette obligation pour la France de regarder constamment derrière elle, qui l'a mise dans l'impossibilité d'occuper ses barrières naturelles : les provinces rhénanes et alpines, arrachées à l'unité française. Avec un Bourbon sur le trône espagnol, la rivalité des deux nations, qui avait causé tant de guerres sanglantes, se changeait en alliance durable, assurait nos frontières du sud et nous donnait un allié de plus.

L'Espagne, de son côté, désormais à l'abri de toute crainte de guerre continentale sérieuse, pouvait porter la plus grande partie de ses ressources vers la marine et le commerce. Il y a tout lieu de croire que si les deux pays avaient été gouvernés d'après la raison politique, ils eussent dominé le mouvement continental et maritime de l'Europe.

Plus de Pyrénées, avait dit Louis XIV à Philippe V partant pour prendre possession de sa couronne, et ce mot rendait parfaitement le juste espoir que formait le vieux roi, au fond de son âme, en voyant son petit-fils

succéder au descendant de Charles-Quint. Ce mot résumait cette longue et courageuse politique de la maison de Bourbon, commencée à la paix de Vervins, glorifiée aux traités des Pyrénées et de Westphalie, imposée à Nimègue et à Riswick, et sanctionnée, enfin, par la volonté dernière de Charles II.

Un roi comme Louis XIV ne devait-il pas céder à un mouvement de joie sublime en considérant à ses pieds la nation, qui, à Pavie et à Saint-Quentin, exposa la France à un démembrement? Les causes qui amenèrent de pareils résultats, méritent de fixer l'attention de la postérité.

Voyez d'abord l'Espagne autrichienne. C'est un immense pays, s'étendant sur tous les points du globe, mais manquant d'unité de position, de mœurs et d'intérêt, et qui avait renfermé dans son sein des populations impatientes de son joug de fer. La puissance de Charles-Quint offrait les inconvéniens de celle de Charlemagne, sans avoir l'avantage de la contiguité des Etats que possédait le prince français. Tant que vécut Charles-Quint, l'édifice resta ferme sur sa base; mais ses successeurs n'avaient pas assez de génie pour continuer son œuvre.

Un orgueil héréditaire, des idées arriérées, station-

naires, des allures lentes et méthodiques, indisposaient, contre la maison d'Autriche, les peuples et les alliés, et faisaient pencher la balance du côté de la nation française, qui, à l'élan et à l'activité, joignait alors la fixité des vues politiques. La maison d'Autriche, dans les affaires religieuses, parut avoir plus d'égoïsme que de conviction. Cette politique de la part d'une puissance catholique, indisposa les populations méridionales fortement attachées à la cour de Rome, donna du ressort aux Etats protestans d'Allemagne, divisa encore plus la race germanique, et porta les peuples d'Europe, qui reconnaissaient l'autorité du Saint-Siége, à rechercher une autre influence que celle du cabinet de Vienne.

La France procédait contrairement à l'Autriche; elle agrandissait, sans bruit, la circonférence de ses États par des rayons qui aboutissaient au centre. Elle était comme le foyer d'où émanaient toutes les idées, elle devenait l'espoir des États secondaires. Toujours l'œil fixé sur la maison d'Autriche, elle profitait de ses fautes, l'isolait dans le monde, et, quand l'heure était venue, elle se servait de Gustave-Adolphe pour la frapper au cœur : l'influence que perdait la maison d'Autriche, elle s'en emparait.

A l'intérieur, elle calmait les haines religieuses,

triomphait de la féodalité et cherchait à constituer l'homogénéité des mœurs et des intérêts. Un État compacte comme la France, possédant la population la plus belliqueuse du monde, qui donnait à sa politique des bases immuables, devait à la longue obtenir les plus grands avantages, indépendans de quelques batailles perdues.

Ceci explique ces grandeurs inespérées de la France alors qu'on la croyait abattue pour de longues années. Un pays ainsi constitué, doué d'une incroyable vitalité, peut ne pas être toujours victorieux, mais il y a en lui des ressources qui le font triompher après les plus grandes défaites.

Cette impulsion que reçut la politique de la France, date de la paix désastreuse de Cateau-Cambresis. Le délire des guerres d'Italie, nos discordes religieuses, écartèrent la royauté de la route qu'elle s'était tracée ; mais Henri IV arrive et remet tout dans l'ordre. Le traité de Vervins fait connaître à l'Autriche le mot restitution ; celui de Westphalie lui enlève la Hollande et l'Alsace.

Richelieu dicte ses volontés. Le traité des Pyrénées consacre ces sacrifices et en amène d'autres. Nimègue lui arrache la Franche-Comté, et le testament de

Charles II lui fait perdre l'Espagne, le Nouveau-Monde, Parme, la Sicile et Naples. C'est ainsi que dans l'espace d'un siècle, la France, guidée par Henri IV, Richelieu, Mazarin et Louis XIV, parvint à fonder, sur les débris de la monarchie de Charles-Quint, sa suprématie en Europe.

Cependant, à l'espèce de torpeur qui régna d'abord parmi les puissances étrangères, après que ce grand événement de la succession d'Espagne fut accompli, avaient succédé les craintes, les jalousies, le dépit de l'ambition trompée. L'empereur Léopold se montra d'autant plus sensible à cet événement qu'il pouvait se reprocher d'avoir perdu ce bel héritage par sa faute.

La Hollande, alarmée de l'occupation des Pays-Bas espagnols par les armées françaises, se montra disposée à la guerre. Les États allemands ne tardèrent pas à faire cause commune avec l'empereur. Celui-ci, pour s'attacher l'électeur de Brandebourg, consentit à le reconnaître roi sous le nom de Frédéric III. Cette faute décisive devait coûter cher à l'Autriche. C'était créer, au nord de l'Allemagne, une royauté protestante et militaire, qui ne devait plus aspirer qu'à devenir puissance du premier ordre en prenant sous son patronage le protestantisme et les États secondaires. Guillaume sem-

blait vouloir rester en observation. Irrité contre l'Empereur, sachant le parlement anglais partisan de la paix, il voulut attendre les événemens et en tirer avantage. Louis XIV, qui aurait dû l'encourager dans ses dispositions pacifiques plutôt que guerrières, commit la faute de reconnaître le fils de Jacques II pour roi de la Grande-Bretagne. Aussitôt Guillaume en appela à la nation, et l'Angleterre se joignit, avec enthousiasme, à la ligue.

La guerre venait de commencer en Italie.

Louis XIV, qui sentait toute l'importance de l'alliance du Portugal et du Piémont, boulevards de l'Espagne et de la France, les avait gagnés à sa politique, quand un renversement inattendu vint les jeter dans la coalition.

Sorti victorieux d'une révolution d'État et, sans trouble, d'une révolution de famille, il était facile au Portugal, possesseur de vastes colonies, de prendre rang en tête des puissances du second ordre. La cour de Lisbonne, en conservant une honorable neutralité, pouvait rendre, au pays, sa force et sa richesse première. Mais au lieu de stimuler l'activité et l'industrie nationale elle laissa le peuple s'attarder dans ses idées routinières. Un système étroit, arbitraire, étouffa peu à peu le génie de cette nation ; bientôt, devancé par les autres pays, le Portugal eut besoin de protec-

teurs : situation pleine de périls et qui demande, chez un peuple, des qualités que les Portugais n'avaient pas. On les vit, tour à tour, alliés de la France, de la Hollande et de l'Angleterre; cette dernière puissance, par des promesses perfides qui flattaient l'ambition du Portugal, réussit à le faire entrer dans la coalition.

Peu après, le célèbre traité de 1703, dont le but ostensible était de régulariser l'exportation mutuelle des draps et des vins, servit de prétexte aux Anglais pour s'emparer, exclusivement, du commerce du Portugal dont ils ont encore le monopole. Cette défection et celle du Piémont, mécontent de la France, eurent de funestes conséquences : elles ouvrirent l'Espagne et la France aux troupes alliées, et privèrent Louis XIV d'une partie de ses troupes qu'il envoya au secours de l'Espagne, réduite à une armée mal disciplinée et peu nombreuse.

Dans cette guerre, l'esprit mercantile continua à paraître, et prit un plus grand développement à mesure que les denrées coloniales, le thé, le sucre, le café, etc., entrèrent, de plus en plus, dans la consommation de l'Europe. Les nations s'enrichirent de nouvelles branches de commerce; les gouvernemens augmentèrent leurs revenus de douanes, et il se forma, dès ce moment, dans les principales villes européennes des cen-

tres, appelés cafés, qui exercèrent une certaine influence sur le mouvement politique et littéraire. L'usage du papier-monnaie commença à se répandre ; résultat de ces luttes de peuples dont il devint le moyen, il servit à l'accomplissement d'entreprises qui eussent été impossibles sans ce secours. C'était une nouvelle et formidable puissance qui apparaissait pour la première fois.

Cependant les hostilités s'étendirent bientôt dans les Pays-Bas, en Allemagne et en Espagne. La Confédération, qui semblait devoir se dissoudre en raison de la diversité d'intérêts des puissances maritimes, et de l'Autriche qui songeait toujours à recueillir, en entier, la succession d'Espagne, fut maintenue par la volonté de trois hommes célèbres qui s'imposaient à l'Europe : le prince Eugène, Marlborough et Heinsius. Guillaume, au moment d'aller prendre le commandement de l'armée de Flandre, avait fait une chute de cheval; sa faible constitution n'en put supporter la gravité : une petite fièvre l'emporta. A Guillaume succéda la princesse Anne, fille de Jacques II. Femme d'intérieur plutôt que reine, elle subit la domination du parti whig qui dirigeait les affaires d'Angleterre.

Unis par un intérêt commun, et par la haine qu'ils

portaient à Louis XIV, n'ayant plus à redouter le génie de Guillaume, Eugène, Marlborough et Heinsius formèrent un triumvirat, sans exemple, dans l'histoire des peuples; la France ne se releva, qu'avec Villars, des terribles suites de cette coalition nouvelle, entre trois hommes, qui disposèrent de trois pays : l'Angleterre, l'Autriche et la Hollande.

CHAPITRE XXI.

Situation de l'Espagne et de la France. — Vieillesse de Louis XIV. — Armemens. — Forbin, Châteaurenault, du Casse.

L'Espagne, dans son état de dépérissement et de division, incapable de faire un effort digne d'elle, confia la défense de ses vastes États à la France. Celle-ci, épuisée par la dernière guerre, veuve de ses hommes les plus illustres, son roi vieux, était hors d'état de soutenir avec avantage une pareille lutte. La marine, cependant, fit des armemens considérables; quatre points importans demandaient une protection efficace : l'Amérique, l'Espa-

gne, le Portugal et l'Italie. Les ennemis menaçaient surtout les colonies espagnoles. Le marquis de Coët-Logon s'était rendu à la Havane et à la Vera-Cruz portant des troupes et des munitions de guerre; il devait revenir en Europe avec le convoi des galions qui se rassemblait à la Vera-Crux. Le comte de Château-Renault se trouvait en octobre dans le Tage; il venait de raffermir le Portugal dans l'alliance française. Des ordres de la cour lui faisant connaître les projets des ennemis sur l'Amérique, il partit, à la fin du mois d'octobre, pour la Martinique, avec vingt-huit vaisseaux. Contre son attente, il trouva ces mers tranquilles; bientôt des nouvelles de France changèrent ses résolutions : de la défensive il passa à l'offensive, et se disposa à faire une attaque générale contre les Antilles anglaises. Mais de nouvelles instructions l'arrêtent dans ses projets. Il est informé que le convoi espagnol est sans escorte à la Vera-Cruz. Le marquis de Coët-Logon l'avait attendu plusieurs mois; pressé par ses propres instructions et le mauvais état de ses vaisseaux, cet officier général avait pris la route de Brest, où il arriva le 11 février 1702. Le comte de Château-Renault, ne conservant avec lui que dix-huit vaisseaux, trois brûlots, une corvette et une flûte, fait voile pour la Ha-

vane et la Vera-Cruz. Se réunissant à don Valasco, général des galions, il appareille en mars pour l'Europe. Le comte d'Estrées, parti de Toulon le 3 mai avec six vaisseaux, se joint à six autres et à trois brûlots qui l'attendaient à Barcelone, touche à Gibraltar et va mouiller le 24 à Cadix. Le marquis de Leganez lui amène du Férol une division. Quelques vaisseaux français, venus de Brest, rallient l'escadre du comte d'Estrées et la portent au nombre de vingt-six vaisseaux, cinq brûlots et deux galiotes.

Bientôt la défiance qui règne entre le Piémont et la France, les menées de l'archiduc à Naples, en Sicile et dans le Milanais, l'apparition de trente mille Autrichiens, le font accourir dans la Méditerranée avec treize mille hommes qu'il porte au secours du roi de Naples.

Le comte de Forbin part de Toulon avec deux frégates pour le golfe de Venise. Il a mission d'affamer l'armée autrichienne, forcée de s'approvisionner par Venise, Trieste et Boucari. En raison de la neutralité des Vénitiens, Forbin devait garder, à leur égard, les plus grands ménagemens. Sa vigilance, son audace répandent la terreur sur tout le littoral adriatique, les Autrichiens en souffrent beaucoup; Venise, secrètement ga-

gnée à la coalition, se plaint vivement. Forbin n'écoute que les intérêts de son pays. Renforcé de deux autres frégates commandées par MM. de Beaucaire et de Sougis, il visite les navires vénitiens, jette à la mer les cargaisons suspectes, en brûle plusieurs autres. A l'entrée de Trieste, il surprend un convoi de quatre-vingts voiles destiné à l'armée du prince Eugène. Il l'arrête et allait le brûler quand l'ambassadeur de France obtient un sursis. Une fois que le glaive est tiré, c'est une faute d'être trop facile et trop débonnaire : il était d'une bonne politique d'effrayer Venise par une conduite vigoureuse. On voulut la ménager, et elle se donna ouvertement aux impériaux.

Cependant Forbin tenait bloqué dans Trieste le convoi vénitien. Le prince Eugène, qui l'attendait avec impatience, fait armer, dans le port, un vaisseau anglais de cinquante canons et une frégate de vingt-six. C'était se déclarer franchement ; l'ambassadeur français s'en plaignit au sénat ; on lui promit tout ce qu'il voulut, à condition que Forbin s'éloignerait de la côte. L'affaire conclue et Forbin hors de vue, le convoi et le vaisseau appareillent, cotoyent l'Italie et arrivent à leur destination.

Forbin, indigné de la faiblesse de l'ambassadeur de

France et de la fourberie des Vénitiens, ne garde plus aucune mesure. Le pillage et l'incendie marquent sa route. Devant Venise il apprend le retour du vaisseau, il prépare aussitôt un audacieux coup de main.

Profitant de la nuit, il arme sa chaloupe, y met cinquante hommes déterminés, gouverne en silence sur l'ennemi, l'aborde, égorge les premiers qui tombent sous ses coups; le reste épouvanté fuit en désordre; beaucoup se précipitent dans la mer; le capitaine, les officiers et quelques matelots essaient de se défendre dans la dunette. Les Français pénètrent jusqu'à eux et les forcent à demander quartier. Trente prisonniers sont conduits à bord de la division française et le vaisseau est brûlé. Cette conduite énergique ne pouvait convenir à l'ambassadeur : Forbin fut rappelé.

La faiblesse des armemens maritimes de la France fit concevoir aux alliés l'espoir de s'emparer de Cadix. Ils faisaient de ce point leur centre d'opération, soulevaient les partisans de l'archiduc, les armaient et mettaient Philippe V, pris à revers, dans la situation la plus critique. Ensuite, la flotte alliée se répandait sur toute la côte occidentale de l'Espagne, pour y attendre la flotte marchande des galions qu'on disait en route pour l'Europe; enfin, on ne doutait pas que l'apparition d'une

si puissante flotte ne fixât les résolutions du Portugal.

Rooke commandait l'armée navale d'Angleterre et de Hollande, forte de soixante-dix vaisseaux, vingt frégates et plusieurs bombardes. Douze mille soldats étaient sous les ordres du duc d'Osmond. Rooke, encore jeune, actif et passionné pour la gloire, se hâta d'appareiller des rades de Spithead. Le 23 août, l'armée navale alliée parut en vue de Cadix sur une ligne qui s'étendait depuis Saint-Sébastien jusqu'à l'île de Léon. Cadix manquait de troupes pour résister à un ennemi si redoutable.

Cette ville, située dans une île de sept lieues de long sur trois de large, est jointe, à l'Andalousie par le pont fortifié de Sueza. Il y avait à Cadix de magnifiques magasins, et c'est dans ce port qu'arrivaient les riches galions des Indes. Le château qu'on y voit encore aujourd'hui, est de construction moresque. Il est très fortifié : les forts Saint-Sébastien et Sainte-Catherine se trouvent sur les écueils et bancs de sable situés à l'O. et au N. Une chaussée taillée dans le roc joint le premier fort à la ville. Les ramparts flanqués de bastions et d'autres forts situés sur la baie, faisaient de Cadix une place imposante.

Le 26, le duc d'Osmond, après de vains efforts pour corrompre la fidélité du gouverneur, débarqua à Sainte-

Marie, petite ville à l'embouchure de la rivière de Saint Pierre qui se jette dans la partie N.-E. de la baie. Toute la côte entre Sainte-Marie et Rota se rendit sans opposer une résistance sérieuse. Puerto Réal fit de même, ce qui détermina les alliés à investir le Pontal, poste essentiel qui couvre Cadix. Le 30 août et les jours suivans jusqu'au 4 septembre, les alliés tentèrent inutilement plusieurs assauts; mais après avoir été repoussés avec une perte de 1,200 hommes, ils se réembarquèrent et s'éloignèrent de Cadix sans y avoir fait d'autre tort que celui de brûler quelques maisons et magasins dans Rota et Sainte-Marie.

Un succès éclatant dédommagea Rooke de son revers de Cadix. Pendant que le comte de Château-Renault cinglait avec son convoi sur Cadix, il fit la rencontre, dans la journée du premier septembre, d'un corsaire qui lui donna des nouvelles importantes. La grande armée navale alliée s'était divisée en quatre escadres : la première croisait entre les Açores et le Grand-Banc; la deuxième, commandée par Rooke, gardait le détroit de Gibraltar et toute la côte jusqu'au cap Saint-Vincent; la troisième fermait les ports de la Galice et de la Biscaye; la quatrième, enfin, croisait dans les parages de Rochefort. Ces nouvelles, dont il reçut

bientôt la confirmation, décidèrent Château-Renault à proposer au conseil, assemblé à son bord, de faire route pour un port de France. C'était le seul parti convenable; mais l'orgueil espagnol, l'influence secrète des ennemis de Philippe V firent avorter ce dessein. Obligé de se conformer aux vues de l'amiral des galions, Château-Renault alla mouiller dans le port de Vigo, en Galice, qui se trouvait ouvert et sans défense. Aussitôt mouillé il s'appliqua à prendre les meilleures mesures pour repousser l'ennemi. Faisant transporter tout l'argent qu'il peut à Lugo, ville distante de vingt-cinq lieues de Vigo, il improvise, à l'entrée de la baie, un fort qu'il arme de cent canons. Il barre l'ouverture par une estacade de mâts, de vergues, de chaînes et de tonneaux liés ensemble. Un vaisseau est amarré sur chacune des extrémités de cette estacade. Cinq autres vaisseaux sont embossés, entre cette chaîne et les galions, de manière à battre, en enfilade, l'ennemi s'il tentait de forcer le passage. Château-Renault distribue une partie de son monde à terre, dans le fort, dans la ville et le château; puis il fait prier M. de Barbançon, capitaine général de la Galice, d'assembler les milices du pays.

Rooke, dont toutes les pensées étaient tournées vers

le convoi d'Amérique, croisait, sous petites voiles, le long de la terre d'Espagne, lorsqu'en faisant une reconnaissance sur la côte, il apprit la relâche du comte de Château-Renault à Vigo. Rooke presse sa marche; le 22 octobre, il paraît en vue de l'entrée (1).

(1) **Escadre du comte de Château-Renault.**

Le Fort	De Château-Renault.	De Combes. De Venise.
Le Ferme	Marquis de Nesmond.	Marquis de Beaussier.
Le Bourbon	Marquis de Rosmades.	Marquis de Benoise.
Le Prompt		Marquis de Beaujeu.
L'Assuré.		Marquis d'Aligre.
L'Espérance		Marq. de La Galissonière.
L'Oriflamme		De Pallas.
Le Modéré.		De Monbault.
Le Solide.		De Champmartin.
Le Volontaire. . . .		De Lannion.
La Sirène.		De Montyon.
Le Superbe.		De Château-Renault.
La Dauphine		Duplessis-Liancourt.
Le Hasardeux. . . .		De Château-Morand.
Le Henry		Du Coudray.
L'Éole		De Ferrières.
Le Triton.		De Court.
Le Trident		De Grandpré.

Frégates.

La Nayade	Marquis de Belleville.
Le Nieuport	D'Aubigny.

Brûlots.

L'Éveillé	Marquis de Lescalette.
L'Indiscret	De Jollibert.
Le Favori	De La Pomparde.

Dans la journée, deux mille hommes sont jetés à terre sans opposition; les milices s'enfuient à leur approche. Les ennemis marchent sur le fort; trois cents matelots français et cinquante Espagnols le défendent. Emportés par leur impétuosité, ils font une sortie; ils rencontrent des forces supérieures et sont repoussés l'épée dans les reins. Dans le désordre de la fuite, les Anglais entrent pêle-mêle avec nos matelots et se rendent maîtres du fort.

En même temps, la flotte alliée s'avance contre l'estacade, malgré un feu très vif, et parvient à la briser. Se portant en masse sur la ligne de nos vaisseaux, elle engage le combat. Pendant deux heures, la ligne française soutient le choc de toute l'armée combinée. Le vice-amiral Hopson est sur le point de périr avec son vaisseau. Un brûlot français va l'incendier quand il saute le long du bord de l'Anglais. Dans la confusion où l'on est, M. de Lescalette, commandant un brûlot, manque sa manœuvre par trop de précipitation. Ce généreux officier ne pouvant arrêter le feu qui dévore son navire, et décidé à mourir glorieusement, tente d'aborder l'amiral d'Angleterre. D'autres vaisseaux les séparent. La ligne française rompue, canonnée de tous côtés et par les forts qui sont au pouvoir des Anglais,

cède sur tous les points. Château-Renault ordonne qu'on brûle les vaisseaux; sept deviennent la proie des flammes, cinq s'échouent dans la rivière. La confusion est horrible; plus de chefs, plus de frein; le pillage, puis la crainte de perdre un bien précieux; les équipages vont porter la frayeur jusques dans les villes voisines. Les alliés, cependant, essaient en vain de prendre le château de Vigo; ils se retirent emmenant neuf galions chargés de dépouilles.

Ce désastre priva les deux couronnes de sommes d'argent considérables et d'un matériel naval très précieux. M. de Pontchartrain, par ses idées exclusives, fut la cause principale de ce malheur. Il avait voulu des divisions et des escadres et non des flottes, sous le prétexte d'épargner les dépenses de son département; mais si l'on considère que le comte de Toulouse commandait une escadre inutile dans le port de Brest, et que le comte d'Estrées avait des forces trop considérables, pour le moment, dans la Méditerranée; si l'on joint à ces armemens les frais occasionnés par la mise en état de guerre des côtes de France, depuis Dunkerque jusqu'à la Rochelle, on se convaincra que les finances n'y gagnèrent rien et que l'État perdit beaucoup par la division de ses forces. La réunion de ces escadres eût

formé une flotte égale à celle des ennemis ; les gallions étaient sauvés, un immense trésor réparait les finances de l'Espagne, et il est probable que le Portugal eût attendu les suites d'une bataille navale avant de changer de politique.

En Amérique, nos armes étaient plus heureuses. Trois divisions anglaises étaient sorties des ports d'Angleterre, deux pour faire la conquête de Carthagène, et l'autre, sous le commandement de sir Walker, devait se porter sur l'île de la Guadeloupe dépourvue de défenseurs. Instruit à temps, M. de Pontchartrain expédiait, le 4 juillet, le chef d'escadre Du Casse, avec six vaisseaux et huit transports (1) chargés de troupes pour la colonie espagnole. Au large des côtes de France, dans la journée du 22 août, MM. de Benneville et de Roche-Allard se séparent de la division française. Le 29 du même mois, Du Casse rencontre le vice-amiral Bembow avec sept vaisseaux. Voulant concilier son devoir avec l'ardeur dont il est animé en présence de l'ennemi, Du Casse continue sa route, mais en diminuant de voiles. Bientôt les Anglais

(1) **Division Du Casse.**

L'Heureux . .	Du Casse.	L'Apollon . . .	De Muin.
L'Agréable . .	De Roucy.	Le Bon	De Benneville.
Le Phénix . .	De Poudens.	La Thétis . . .	De Roche-Allard.

sont à portée de canon, le combat s'engage, il dure jusqu'à la nuit. La division française fait toujours peu de chemin; Bembow la suit et le 30 au matin, se trouvant au vent et à petite portée de canon de nos vaisseaux, il engage de nouveau une action sans résultat.

L'amiral anglais était brave et fier; ne supportant pas l'idée de la retraite en présence d'un adversaire si inférieur en forces, il commence, le premier septembre, une dernière attaque à portée de pistolet. L'affaire se prolonge; Bembow, mal secondé par quelques uns de ses capitaines, est sur le point d'être abordé et enlevé ; la fuite seule l'empêche de tomber entre nos mains. Du Casse le poursuit quelques heures, puis il reprend la route de Carthagène, où il arrive sans accident. Ce combat, qui fit échouer les desseins de l'ennemi sur la colonie espagnole, causa une vive émotion en Angleterre : la nation anglaise souffrait de voir son pavillon humilié dans toutes les rencontres de navires à navires et de divisions à divisions. Sur le rapport du vice-amiral Bembow, deux de ses capitaines furent fusillés, deux autres cassés et renvoyés du service.

Après cette expédition glorieuse, Du Casse reprit la route de France avec quatre vaisseaux richement char-

gés. Arrivé près d'Ouessant, il trouva le contre-amiral Graydon, qui, avec cinq vaisseaux, n'osa pas l'attaquer. Graydon, traduit devant une cour martiale, fut condamné à être dégradé.

Le vice-amiral Walker, après avoir reconnu la Guadeloupe, mit quatre mille hommes à terre, s'empara de quelques retranchemens et poussa les Français jusqu'au fort le plus voisin. Au moment où les Anglais allaient prendre cette redoute, le commandant français fit sauter le fort et se retira au milieu d'un bois appelé le réduit. Pendant plusieurs jours les deux partis échangèrent une vive fusillade ; l'arrivée de M. de Gabaret, avec huit cents hommes, inspira une nouvelle ardeur aux Français et porta le découragement dans les rangs ennemis. Pressé sur tous les points, Walker abandonna le terrain et s'embarqua en désordre. Mille Anglais furent tués ou pris. Walker, pour n'avoir pas vaincu, se vit privé de son commandement et envoyé en exil.

Sur la côte d'Espagne et dans la mer du Nord, le marquis de Coët-Logon et le chevalier de Saint-Pol obtinrent d'importans avantages.

Le marquis de Coët-Logon, qui avait reçu l'ordre au mois d'avril de précéder l'armée navale du comte de Toulouse dans la Méditerranée, partit de Brest le 15

mai (1) pour se rendre à Toulon. Le 22, vis-à-vis Lisbonne, il rencontra, à cinq heures du matin, cinq vaisseaux de guerre anglais et hollandais qui escortaient un convoi. Rangeant sa division en bataille, Coët-Logon attaqua le commodore; Château-Renault et de Mons abordèrent chacun un vaisseau, du Palais et d'Ailly combattirent les deux derniers à longueur de vergue. Les ennemis furent successivement enlevés au canon et à l'abordage. Le commodore, seul tenait encore, M. d'Ailly vint à l'aide de Coët-Logon et le Hollandais se rendit. Le convoi se sauva pendant l'action. Parmi les prisonniers se trouvait le comte de Walnestein, ambassadeur de l'empereur auprès du Portugal.

Le Chevalier de Saint-Pol, commandant l'Adroit de trente canons et le Milfort de quarante, capitaine de Marillac, s'étant joint à la frégate la Dryade de quarante pièces, commandée par M. de Graton, partait de Dunkerque le 19 avril, ralliait, le 20, la reine d'Espagne de quarante, capitaine Bustanbust, et se dirigeait dans le

(1) **Division française.**

Le Monarque	De Coët-Logon.
L'Orgueilleux	Du Palais.
Le Vainqueur	D'Ailly.
La Couronne	Château-Renault.
L'Éole	De Mons.

milieu du canal de la Manche, où deux convois anglais devaient passer.

Le 21, sur les onze heures du matin, le chevalier de Saint-Pol rencontre une des deux flottes qui allait à Londres, escortée par le vaisseau le Salisbury de cinquante-deux canons, capitaine Cotton, et deux autres navires de guerre. Se trouvant au vent par une forte brise de sud, le chevalier de Saint-Pol arrive sur l'ennemi et le contraint bientôt à accepter le combat. Un des ennemis se rend après quelques volées de canon ; le Salisbury, qui manœuvrait pour assister son compagnon, se déconcerte à cette vue et prend chasse aussitôt. Saint-Pol se met sur ses traces et ordonne à sa division d'achever de réduire le convoi. Le Salisbury gagnait sensiblement l'Adroit, quand une raffale le démâte de son mât de perroquet de misaine. Cet accident donne l'avantage de marche au chevalier de Saint-Pol qui vient à portée de pistolet du vaisseau anglais. Après une heure et demie d'une affaire sanglante, l'Adroit, profitant habilement du désordre qui régnait à bord de l'ennemi, le serre à longueur de vergue et peu après l'aborde de long en long. Au milieu d'un feu nourri de mousqueterie et de grenade, les grapins de l'Adroit cassent et font aller le vaisseau sur l'avant du

Salisbury. Sur ces entrefaites, la Dryade, qui forçait de voiles pour assister M. de Saint-Pol dans cette lutte disproportionnée, manquait, par trop d'impétuosité, l'abordage de l'Anglais. Saint-Pol cependant était parvenu à se laisser culer et allait une seconde fois aborder le vaisseau quand celui-ci amena son pavillon.

Deux navires de guerre furent capturés ainsi qu'une partie de la flotte marchande; la grosse mer et une brume épaisse dérobèrent le reste à nos coups. « Tout » le monde a fait son devoir, dit le chevalier de Saint-Pol, » et parmi le nombre des blessés est le petit Bart, fils du » feu chef d'escadre, blessé d'un éclat qui lui a fait une » grosse contusion à la hanche. »

De retour à Dunkerque, le chevalier de Saint-Pol partit, le 8 juin, de ce port pour les Orcades, avec le Salisbury qu'il montait, l'Adroit, le Ludlow et le Milfort commandés par MM. de Seine, de Roquefeuil et Damas de Marillac. Le 22 juin, il rencontra une flotte considérable de pêcheurs de harengs, escortée par quatre vaisseaux hollandais. Les deux divisions en vinrent à l'abordage (1), MM. de Saint-Pol et de Roquefeuil

(1) « Il ne faut pas s'imaginer qu'on saute à l'abordage. C'est une façon de parler; on y marche, et le plus sûrement qu'il est possible,

s'emparèrent du premier et du troisième; M. de Seine attaqua le second et M. de Damas le quatrième. Après plusieurs bordées, M. de Seine aborda son adversaire et resta acroché près d'un quart d'heure; puis on vit sauter un navire en l'air. Dès que la fumée fut dissipée, on aperçut l'Adroit sans grand mât ni artimon, ayant son mât de misaine et son hunier bordés. A cette vue, on envoya les chaloupes au secours de l'Adroit qui faisait des signaux de détresse. M. de Marillac abandonna celui qu'il combattait pour se porter au secours de son compagnon d'armes, mais ce fut en vain : l'Adroit, faisant eau de toutes parts, coula et entraîna avec lui M. de Seine et son brave équipage; quelques hommes furent sauvés. Cet événement, loin de décourager les Français, ne fit

d'autant qu'on a des risques de guerre à courir qu'on parerait mal en volant. Je le tiens de M. de Jamain, qui aurait sauté s'il l'avait fallu et si c'eût été le mieux. Il m'a assuré qu'il y avait été pas à pas et de façon à paraître en état de défense sur le vaisseau ennemi.

» Voici le pour et le contre de l'abordage. Inconvéniens d'aborder un ennemi qui est sous le vent : s'il fraîchit, on a le désavantage de la batterie, celui de la mousqueterie. Les difficultés de monter à bord, celles de décrocher si le feu prend à bord de l'ennemi. Inconvéniens de se mettre soi-même sous le vent : le feu prend plus aisément à celui qui est dans cette situation, le vent le lui porte par les volets enflammés, les bouches de canon, etc., etc. Le meilleur parti à prendre reste bien indécis. Lorsque j'ai fait ces questions à M. de Jamain, sans décider sur le genre d'abordage, il me cita les inconvéniens de l'un et de l'autre; mais il me dit très décidément que nous ferions toujours très bien d'en venir là avec les Anglais, au vent ou sous le vent n'importe. » (*Archives de la marine.*) — C'était l'opinion de tous nos marins.

que les animer davantage. Ils poursuivirent les Hollandais jusque dans le port de Breesont. Là, s'arrêtant et armant leurs chaloupes, ils se dirigèrent, sous les ordres de M. de Saint-Pol, contre les navires hollandais soutenus par une vive canonnade et le feu de mousqueterie des équipages de la flotte rassemblés sur le rivage, au nombre de deux mille hommes. Rien ne leur résista, la flotte ennemie fut incendiée. Cent vingt navires de pêche périrent, plusieurs furent pris, vingt au plus s'échappèrent. Un des navires de guerre enlevés, le Woestuynekel, fut mis sous le commandement de M. de Jamain, bon et brave officier, et expédié le 4 juillet pour Dunkerque. « La tête avait un peu tourné à tous ces gens dans la cabriole qu'ils avaient faite. A chaque instant ils se croiaient ou brûlés, ou noiés et en conséquence ils ne cessoient de donner des alarmes à M. de Jamain, qui n'avoit point par ce moien un moment de repos. Il pensa lui-même en devenir fol à ce qu'il m'a dit. Il arriva cependant à Dunkerque en son état, quoyque chassé par une escadre ennemie. Cet homme ne perdoit pas aisément la tête. » (Archives de la marine.)

Le jour du départ de M. de Jamain, le chevalier de Saint-Pol se dirigea sur Berghes pour faire remâter le

Ludlow, et il cingla aussitôt après sur Bockenesse en Écosse. Le mauvais temps et des vents contraires le rejetèrent sur les côtes de Norwège, où il alla se mettre à l'abri. Le 31 juillet, Saint-Pol établit sa croisière entre Édimbourg et Bockenesse; il fit là quelques prises. Le 9 août, le comte de la Luzerne, commandant les frégates l'Amphytrite, le Gerzey et les Jeux, capitaines de Camilly et de Beaujeu, parut au vent de la division de M. de Saint-Pol et se réunit à lui. Le 10, comme on s'y attendait, la flotte marchande des Busches fut vue au vent, escortée par quatre navires de guerre hollandais. MM. de la Luzerne, de Roquefeuil et de Camilly attaquèrent d'abord, M. de Beaujeu ensuite. Les Hollandais, après une résistance assez vive, amenèrent leurs enseignes; la flotte marchande se sauva dans le port d'Édimbourg à la faveur du combat et du vent qui venait de forcer. A la vérité, une escadre anglaise parvint à détruire une flotte marchande de quarante-quatre barques que conduisait le chevalier de Tourouvre, commandant une division de trois frégates de dix-huit, douze et huit. Le brave Tourouvre résista trente-deux heures. Vingt-quatre barques furent capturées.

CHAPITRE XXI.

Ambition de l'Autriche. — Le prince Eugène et le duc de Vendôme. — Armemens dans tous les ports de France. — Bataille de Malaga.

Dans le premier acte de ce drame long et sanglant de la succession d'Espagne, les alliés parurent n'avoir d'autre but que d'enlever à ce pays ses possessions d'Italie; mais l'Autriche convoita bientôt tout l'héritage de Charles II.

Le prince Eugène avait occupé la Lombardie; après la défaite et la prise de Villeroy, il trouva dans le duc de Vendôme un rival digne de lui. Marlborough domi-

nait dans les Pays-Bas; Villars, réuni à l'électeur de Bavière, allié de la France, remportait, malgré ce prince, deux victoires glorieuses. Villars fut payé de ses succès par un exil dans les Cévennes, où il eut à combattre les protestans qui, sous le nom de Camisards, s'étaient retranchés dans les montagnes du Languedoc.

La défection de la Savoie, qui rejetait les Français sur les Alpes, isolait le royaume de Naples et faisait perdre l'Italie; celle du Portugal, qui facilitait l'entrée des alliés dans la péninsule et qui reportait, en quelque sorte, les Pyrénées sur les frontières du Portugal; la supériorité du nombre, le manque d'une flotte capable de lutter contre les armées navales d'Angleterre et de Hollande, toute cette mauvaise situation de la France, décida l'archiduc à pénétrer en Espagne par le Portugal.

Dès qu'on sut, en France, le départ de l'archiduc de Vienne et les projets qu'il méditait, on pensa à en prévenir les effets. On n'ignorait pas que sa présence en Espagne soulèverait ses nombreux partisans, et fournirait à la Catalogne l'occasion de manifester ses constantes velléités d'indépendance.

Tous les ports du royaume armèrent. Le manque de

matériel, la perte de temps qui en était la suite, empêchèrent les escadres françaises de se réunir assez tôt, pour s'opposer au dessein des alliés.

La flotte combinée d'Angleterre et de Hollande partit de Spithead en février, et mouilla le 7 mars à Lisbonne. L'archiduc, à la tête d'une nombreuse armée, s'avança dans le Portugal, et appela aux armes l'Arragon et la Catalogne. L'Espagne fut bientôt en feu; Barcelone, gouvernée par un loyal Espagnol, n'osait pas se déclarer pour l'archiduc. Rooke laisse quelques vaisseaux à Lisbonne, en prend quarante-cinq avec lui ainsi que trois mille hommes de troupes aux ordres du prince de Darmstadt, très connu des Catalans, et fait route pour Barcelone. Là il jette à terre le prince de Darmstadt et attend le résultat de la conspiration autrichienne ourdie dans la ville; le gouverneur trompe tous les calculs et force les Allemands à réembarquer. Rooke alors gouverne sur les îles Baléares; chemin faisant il capture un corsaire qui lui apprend la sortie du comte de Toulouse de Brest le 6 mai et son mouillage à Cadix le 25. Rooke hâte sa navigation vers le détroit; au sud des Baléares, il rencontre l'escadre française forte de vingt-neuf vaisseaux; il la chasse inutilement; sa bonne étoile le fait s'arrêter à l'idée d'aller mouiller à Gibraltar. Le 1er août il

est dans la baie; instruit du délabrement de la place, il la canonne pendant que le prince de Hesse débarque avec dix-huit cents hommes dans l'isthme qui est au nord derrière la ville; mais de ce côté un rocher rend la ville imprenable, le prince de Hesse et Rooke renoncent à l'espoir de s'en rendre maîtres.

Cependant, un jour, des matelots, dans leurs réjouissances, s'approchèrent du môle avec leurs canots; les Espagnols les laissent faire. Ils montent sur le môle sans rencontrer personne; ils s'en emparent. La garnison, forte de cent hommes, accourt, il n'était plus temps : il fallut que cette ville imprenable se rendît. L'Espagne expie, à toute heure du jour, l'apathie et la négligence de ses enfans.

Philippe V faisait en Portugal une guerre heureuse à l'archiduc quand il apprit la perte de Gibraltar. Il résolut aussitôt de reconquérir une place si importante. Le marquis de Villadarias fut détaché de l'armée avec huit mille hommes pour en faire l'investissement. Un courrier, expédié par Barcelone au comte de Toulouse, lui prescrivit de seconder, par mer, les opérations du marquis. Le comte de Toulouse, qui venait de terminer l'armement de quarante-neuf vaisseaux, dix-neuf galères, huit galiotes à bombes et six brûlots portant trois

mille trois cent soixante-dix canons (1), mit sous voiles et se dirigea vers le détroit en prolongeant la côte d'Espagne.

(1) FLOTTE FRANÇAISE.

VAISSEAUX.	CANONS.	CAPITAINES.
		Avant-garde.
L'Eclatant. . . .	66	Bellefontaine.
L'Eole.	62	De Mons.
L'Oriflamme. . .	62	Le marquis de Château-Renault.
Le Saint-Philippe.	92	D'Amfreville.
L'Heureux. . . .	70	Colbert-Saint-Mars.
Le Rubis	56	De Benneville.
L'Arrogant . . .	56	De l'Etenduère.
Le Marquis . . .	58	Patoulet.
Le Constant . . .	70	De Sainte-Maure.
Le Fier	88	Marquis de Villette.
L'Intrépide. . . .	84	Du Casse.
L'Excellent . . .	62	La Roche-Allard.
Le Sage	62	Montbault.
L'Ecueil.	66	Darigny.
Le Magnifique . .	86	De Belle-Isle.
Le Monarque . . .	86	Chabert.
		Corps de bataille.
Le Furieux . . .	60	Le comte de Blénac.
Le Vermandois. .	60	Le comte de Béthune.
Le Parfait	74	Le marquis de Château-Morand.
Le Tonnant . . .	91	Coët-Logon.
L'Orgueilleux . .	86	Du Palais.
Le Mercure . . .	50	Lannion.

Le 22 août, il mouille à l'est de Velez-Malaga pour faire de l'eau. Une frégate, envoyée à la découverte, lui apporte la nouvelle de l'apparition de Rooke dans ces parages. Rooke, qui soupçonnait les desseins

VAISSEAUX.	CANONS.	CAPITAINES.
Le Sérieux. . . .	58	Chammelin.
Le Fleuron. . . .	56	De Grancey.
Le Vainqueur . .	86	Le Bailly de Lorraine.
Le Foudroyant. .	104	L'Amiral comte de Toulouse.
L'Entreprenant. .	60	Le comte d'Hautefort.
Le Fortuné. . . .	58	De Bagneux.
Le Henri	66	De Cerquigny.
Le Magnanime . .	74	De Pointis.
Le Lys	88	Le comte de Villars.
Le Fendant . . .	58	La Luzerne.
	Arrière-garde.	
La Zélande . . .	60	De Serville.
Le Saint-Louis. .	60	Chevalier de Beaujeu.
L'Amiral	92	De Sepville.
La Couronne. . .	73	De Champigny.
Le Cheval-Marin .	44	De Pontac.
Le Diamant . . .	58	De La Roque.
Le Gaillard . . .	54	D'Osmont.
L'Invincible. . .	70	De Rouvroy,
Le Soleil-Royal. .	102	De Langeron.
Le Sceptre. . . .	88	Le commandeur d'Ailly.
Le Trident. . . .	56	De Modène.
Le Content . . .	60	Phelippeaux.
Le Maure	52	Saint-Clair.
Le Toulouse. . .	62	Du Quesne-Mosnier.
Le Triomphant. .	92	De La Harteloire.
Le Saint-Esprit .	74	Du Quesne-Guiton.
L'Ardent	66	D'Aligre.

des Français et des Espagnols, se tenait sur le passage pour épier leurs mouvemens. Le 23 à la pointe du jour, l'armée navale de France prend la bordée du large pour se rapprocher de l'ennemi. Le vent et les courans sont contraires; dans l'après-midi, Rooke est aperçu au vent et à grande distance. Chacun jugea qu'une affaire générale aurait lieu pour le lendemain : les Français s'y disposèrent avec leur ardeur accoutumée.

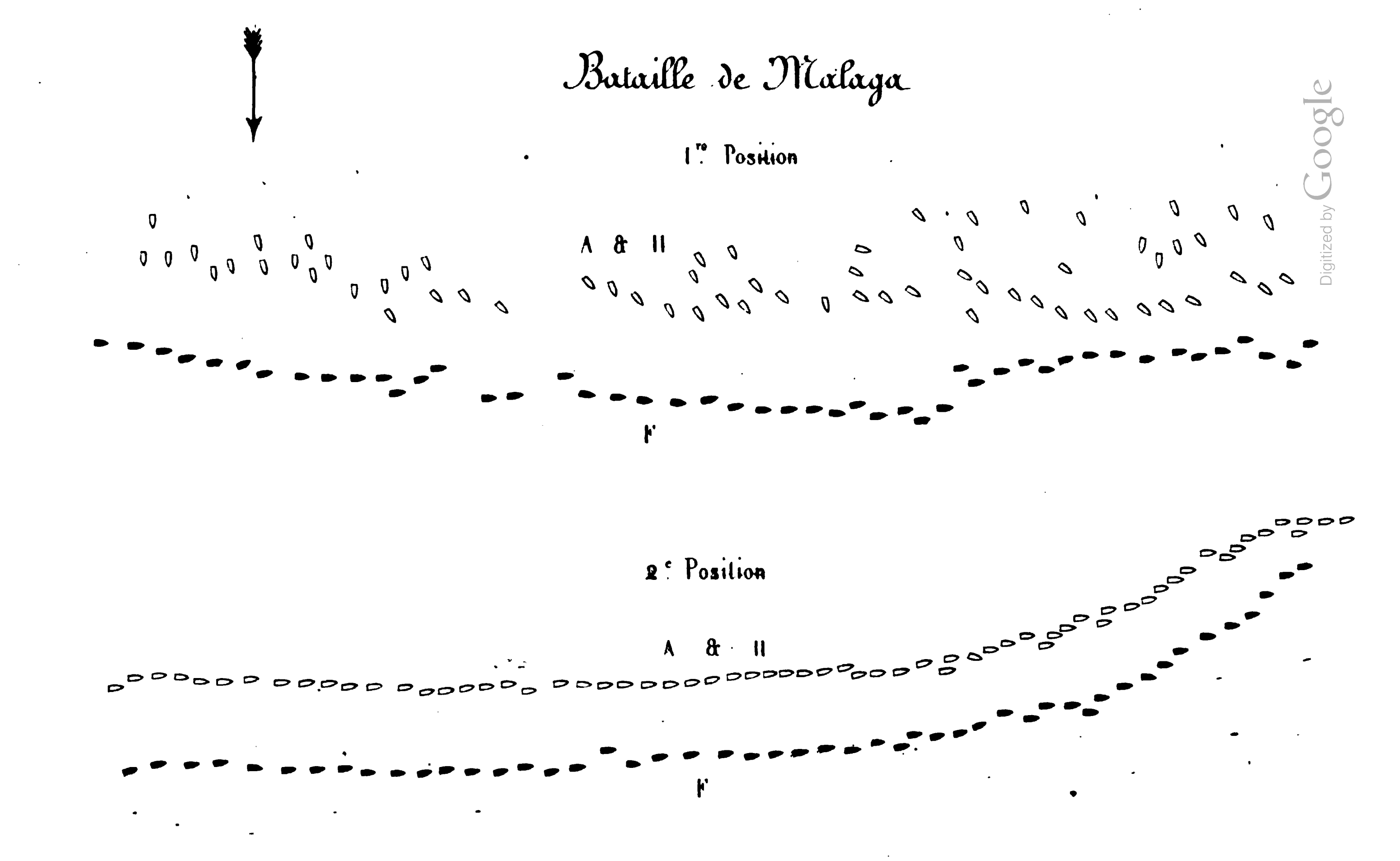
Le 24 au matin, la flotte combinée des alliés, composée de cinquante-un vaisseaux portant trois mille cinq cent trente-deux canons, et d'un nombre considérable de navires légers, se développe, sur une vaste ligne de front, dans l'ordre suivant : Rooke au corps de bataille, Showel à l'avant-garde et l'amiral Calembourg à l'arrière-garde.

Celle de France gouverne en ligne de bataille dans la perpendiculaire du vent, les huniers sur le ton. Corps de bataille, comte de Toulouse; avant-garde, marquis de Villette; arrière-garde, marquis de Langeron; les galères rangées en seconde ligne étaient sous les ordres du marquis de Forville et du duc de Turcis, grand d'Espagne.

Bientôt un coup de canon, parti du vaisseau amiral anglais, attire l'attention : c'est le signal d'arriver. En

un instant, la ligne des alliés, étendant ses immenses ailes d'un bout de l'horizon à l'autre, gouverne vent arrière avec des vents de N.-E. sur la ligne française. Sous cette allure, l'avant-garde ennemie, manœuvrant en désordre, se sépare de son corps de bataille. Le comte de Toulouse serre aussitôt le vent avec sa division et ordonne au marquis de Villette de forcer de voiles. Il espère isoler l'avant-garde des alliés et l'envelopper. Ce mouvement réussissait sans la manœuvre de Rooke, qui, voyant le danger que court son avant-garde, s'avance au plus tôt sur le comte de Toulouse en donnant le signal du combat. Il était dix heures du matin quand le feu s'étendit sur toute la ligne. De part et d'autre on déploya beaucoup de bravoure; Rooke et le comte de Toulouse se combattirent de très près. L'amiral d'Angleterre abandonna le travers du Foudroyant. Deux vaisseaux, qui vinrent le relever, éprouvèrent le même sort. Le jeune comte de Toulouse excitait, par sa bravoure, le plus ardent enthousiasme parmi les Français; blessé à la tempe, il vit tomber, sans sourciller, quatre de ses pages à côté de lui.

Cependant Rooke presse de nouveau le comte de Toulouse; Français et Anglais environnent les pavillons de


Bataille de Malaga
1re Position
A & H
F
2e Position
A & H
F

France et d'Angleterre. Il se fait un grand carnage; Le Bailly de Lorraine, commandant le Vainqueur, est atteint mortellement, M. de Grandpré lui succède. De Relingues, sur le Terrible, en voulant aborder un vaisseau anglais, reçoit une blessure dont il doit mourir. Il se fait porter sur sa dunette et continue à donner ses ordres, Château-Morand soutient sa réputation de la Hogue. Attaqué avec furie, menacé d'être abordé, Rooke, suivi de plusieurs des siens, passe au Vainqueur et au Fleuron; il est encore forcé de s'éloigner. Plusieurs capitaines essaient d'aborder l'ennemi; mais celui-ci, maître du vent, évite avec soin une action si favorable à l'impétuosité française : la mer, la fumée paralysent les efforts des Français. M. de Chamelin est le seul qui réussisse. Après trois tentatives d'abordage, il parvient à se rendre maître du pont de son adversaire, quand tout-à-coup l'incendie éclate à l'arrière et au centre du navire anglais. Dans l'impossibilité de l'éteindre, il enlève, comme trophée de sa victoire, une flamme dont il fait hommage au comte de Toulouse.

A l'avant-garde, le marquis de Villette et du Casse ont affaire à Showel. L'engagement n'est pas moins terrible; le matelot d'arrière de Showel est obligé de se mettre à couvert de son amiral; trois autres vaisseaux

prennent, successivement, sa place et, à leur tour, ils sont forcés de serrer le vent. Un pavillon amiral de Hollande veut les venger; on combat à outrance; mais, en ce moment, une explosion se fait entendre: le feu, communiqué par une bombe au vaisseau du marquis de Villette, fait sauter la dunette et se répand dans tout l'arrière.

Cinq mille cartouches, renfermées dans un caisson, s'embrasent et portent la confusion et la mort jusque chez les ennemis. Plusieurs officiers français sont tués; de Villette, environné d'éclats et de mitrailles, est renversé sur le pont : son vaisseau plie, les autres de sa division, qui croient que c'est un mouvement ordonné, arrivent et cessent, vers cinq heures du soir, un combat qui était tout à notre avantage. Showel et les siens, trop maltraités, restent inactifs sur le champ de bataille.

A l'arrière-garde, c'était une égale intrépidité avec plus de succès même qu'au corps de bataille. L'amiral Calembourg, criblé de boulets, percé à jour, coule avec huit cents hommes. Un autre Hollandais éprouve le même sort. Les alliés font pleuvoir sur toute notre ligne, comme dans une ville assiégée, une multitude de bombes. Plusieurs vaisseaux français en souffrent beaucoup. Le comte de Château-Renault reçoit la mort d'un

éclat de bombe, en digne fils du vainqueur de Bantry. Les capitaines du Magnifique et du Coureur, MM. de Belle-Ile et Phelippeaux, meurent à la fin du combat des suites de leurs blessures. Vers neuf heures du soir, les deux flottes maltraitées se séparent sans se perdre de vue. Les Français ont à regretter une foule d'officiers et quinze cents hommes tués ou blessés ; les alliés perdent trois mille hommes.

Après le premier moment donné au repos, et dès qu'elle eut réparé les avaries les plus urgentes, l'armée française se mit à la poursuite des ennemis. Le lendemain au soir, le vent ayant tourné à l'ouest, les deux armées gouvernèrent sur la côte de Barbarie ; le 26, dans la journée, elles se trouvèrent assez près l'une de l'autre, chacun s'attendit à une affaire décisive.

Le jeune comte de Toulouse insistait pour recommencer le combat; les équipages, pleins d'ardeur, murmuraient d'une indécision qui leur ravissait une victoire certaine. Cependant le jeune amiral trouvait dans son état-major des résistances obstinées ; dans son incertitude, il appela à son bord tous les généraux, pour décider si l'on devait ou non recommencer le combat. De Relingues, quoique mourant, se fit porter à bord du Foudroyant. Rarement, chez les hom-

mes, la réflexion porte à l'audace, et peut-être jamais un sentiment énergique n'a prévalu dans les conseils. Les exhortations, la mâle éloquence de M. de Relingues restèrent sans effet devant le plus grand nombre. Le comte D'Estrées, si intrépide et si ferme au milieu de l'action, et le marquis d'O, créature de Jérome de Pontchartrain, firent prévaloir leur opinion qui était la retraite. L'armée française, victorieuse, dut rester immobile en présence d'une flotte découragée encore plus par le manque de munitions que par ses nombreuses pertes. Rooke, en venant combattre, n'avait que vingt-cinq coups par canon pour chaque vaisseau; la plupart les avaient dépensés pendant l'affaire, et si le combat eût recommencé, ils étaient forcés de se rendre ou de se brûler. Rooke, dit-on, était résolu à ce dernier parti, et il avait ordonné à vingt-cinq capitaines de la flotte, de se tenir prêts à abandonner leurs vaisseaux après y avoir mis le feu. L'inaction des Français épargna aux alliés cette terrible extrémité. Bientôt les vents ayant passé à l'est, le comte de Toulouse alla mouiller à Malaga, et Rooke à Lisbonne, après avoir jeté furtivement quelques secours à Gibraltar.

CHAPITRE XXII.

Observations sur la bataille de Malaga. — Commencement des malheurs de la France.

Les historiens anglais essayèrent de donner le change à l'Europe sur le résultat du combat; le général hollandais Fagel avoue noblement que la flotte de France fut victorieuse, lord Laversham, en plein parlement, félicita Rooke de son heureuse délivrance.

La bataille de Malaga donna lieu à des réjouissances publiques en France et en Angleterre. Quand on n'atteint pas le but qu'on s'était proposé, ces fêtes sont

bonnes uniquement à flatter les princes et à éblouir les peuples. Les alliés s'étaient annoncés hautement comme devant expulser de la Méditerranée la flotte de France ; et c'était eux-mêmes qui s'éloignaient, grâce à la retraite qu'on leur avait laissé faire. Les Français avaient mission de reconquérir Gibraltar, au lieu de cela ils se dirigèrent sur Toulon et permirent à l'ennemi de ravitailler la place. L'indécision du comte de Toulouse doit être attribuée, dit-on, à la haine que lui portait Jérome de Pontchartrain, fils du chancelier, qui sacrifiait à sa rancune personnelle les intérêts du pays.

La flotte de France, en se rendant à Toulon, fut arrêtée devant Alicante par des calmes qui durèrent quelques jours. Là, le comte de Toulouse reçut les félicitations de Philippe V et l'invitation de se porter sur Gibraltar. Voulant obéir au ministre qui le pressait de retourner en France et au roi d'Espagne, le comte de Toulouse détacha de sa flotte dix vaisseaux et des troupes qui firent route vers le détroit, sous les ordres du chef d'escadre de Pointis.

Des vents favorables eurent, en peu de jours, mis M. de Pointis dans la baie de Gibraltar. Les troupes furent débarquées et l'on s'occupa à ouvrir la tran-

chée. Les travaux poussés avec activité, faisaient espérer que la place capitulerait du 15 au 20 novembre, quand un événement secondaire, si en guerre il y en avait de cette nature, vint détruire les espérances des Français et des Espagnols, et entraîner les plus grands désastres.

L'escadre de M. de Pointis manquait de vivres, pour s'en procurer il se décida à aller mouiller à Cadix, au lieu d'en faire venir par la voie de terre; il laissa cinq frégates en observation devant Gibraltar. Mais Rooke, instruit de cette circonstance, partait de Lisbonne avec treize vaisseaux, ravitaillait la place, et revenait à Lisbonne presser le départ d'un convoi qu'on préparait.

Le renfort amené par Rooke, fit traîner le siége en longueur; et son mauvais succès étant attribué à la lenteur du marquis de Villadarias, le maréchal de Tessé prit la direction des travaux du siége. En même temps M. de Pointis reçut l'ordre d'aller battre la place par mer et d'empêcher qu'on n'y jetât de nouveaux secours. Les difficultés de cette entreprise ne pouvaient échapper à l'amiral français. Il avait à redouter les dangers de l'hivernage sur une rade dangereuse, et l'attaque imprévue de forces supérieures; il proposa, en attendant la division de Toulon qui lui était annoncée,

de croiser à l'embouchure du détroit pour intercepter les convois ennemis; mais ces remontrances, quelque judicieuses qu'elles fussent, durent céder aux ordres réitérés de Madrid et de Versailles.

Déjà nos malheurs commençaient à s'accomplir. L'amiral Leake, commandant une des divisions de l'armée navale des alliés qui guettaient nos mouvemens, avait fait voile pour Gibraltar. A son arrivée dans la baie, il surprend les cinq frégates françaises et en force quatre à se brûler ou à s'échouer. Une d'elles est prise après une magnifique résistance, la place est de nouveau ravitaillée.

Cette nouvelle, bientôt connue à Cadix, fait hâter le ravitaillement de l'escadre française. Le 9 décembre, M. de Pointis, renforcé de quatre galions et de deux navires de la compagnie, quitte Cadix et se dirige sur Gibraltar, où est Leake. Il compte sur un succès qui le dédommage du passé. Les vents s'opposent à ses desseins; le 17, cependant, vingt-quatre voiles sont vues dans l'ouest. Les vaisseaux français arborent les couleurs anglaises; trompées par cette ruse, ces voiles approchent avec confiance: c'est un convoi escorté par plusieurs vaisseaux anglais; encore deux heures, et ce convoi, ces vaisseaux tombent au pouvoir de M. de Pointis. Presque tout-à-coup le calme se fait sentir,

les ennemis reviennent de leur erreur, une légère brise qui survient et la nuit favorisent leur fuite; ils se glissent entre la terre et l'escadre française, et gagnent le détroit.

Cependant le vaisseau le plus avancé de notre escadre vient de les signaler; il y a un peu de brise, M. de Pointis revire sur eux, trois transports tombent en notre pouvoir, le reste parvient à s'échapper. La réunion des forces ennemies ôtant désormais tout espoir de succès à M. de Pointis, il prend la direction de Cadix, où il mouille à la fin de décembre. Leake ne tarde pas à rallier Lisbonne.

Avec la belle saison, la cour de Madrid persistant à conquérir Gibraltar, M. de Pointis se porta dans la baie de Gibraltar le 16 mars, et vint jeter l'ancre sous le cap Carnero.

Il avait avec lui treize vaisseaux; le 18, un violent coup de vent fait dérader huit de ses plus gros vaisseaux et le réduit à cinq. La prudence lui prescrivait d'appareiller d'un point qui n'offrait aucune défense; un sentiment exagéré du devoir l'y retint. Leake, prévenu de ces circonstances par un courrier, partit de Lisbonne avec 35 vaisseaux, et reconnut le 21 au jour la pointe d'Algésiras. Les vigies espagnoles donnèrent aussitôt l'alarme.

Les Français étaient trop nombreux pour se dérober à l'ennemi et trop peu pour se faire jour : on prit le parti d'une fuite précipitée. Les vaisseaux filèrent leurs câbles et se couvrirent de voiles, l'armée anglaise les suivit. Vers midi, M. de Pointis, voyant que l'avant-garde des alliés doublait rapidement sa division, ordonna la ligne de bataille; une demi-heure après, le combat s'engagea avec une vigueur extraordinaire, nos vaisseaux combattirent contre deux et trois ennemis. Attaqués à l'abordage, MM. de Mons, de Polontes et de Modène, repoussèrent jusqu'à trois fois les assaillans qui les avaient mis entre deux feux. Épuisés, ayant la plus grande partie de leurs hommes hors de combat, ces braves capitaines cessèrent une lutte inutile après une résistance de quatre heures. MM. de Pointis et de Lautier traversèrent la multitude des ennemis et allèrent s'échouer sur la côte de Marbella, où ils brûlèrent leurs vaisseaux. Tant de courage méritait une meilleure destinée; les ennemis perdirent deux vaisseaux.

Ce revers sauva Gibraltar, et commença à opérer dans la nation française une réaction fâcheuse contre la marine. On oublia les prodiges qu'elle avait enfantés, ses immenses services. On ne voulut plus croire à son importance; l'armée de terre, plus directement en contact

avec la nation, eut toutes ses faveurs, toutes ses sympathies. L'erreur générale, qui faisait croire que la grandeur ou la décadence de la France dépendaient de quelques places rhénanes, conquises ou restituées, ne pouvait que favoriser ces idées anti-maritimes qui ont fait la force de l'Angleterre et notre faiblesse.

Reprenons la suite des combats particuliers.

Duguay-Trouin, partant pour la mer du Nord avec quatre frégates, est assailli par une tempête qui disperse sa division; seul il tient la mer et rencontre une frégate hollandaise de même force que la sienne. L'action a lieu à l'abordage. Après une résistance désespérée, le capitaine hollandais demande quartier.

Duguay-Trouin arme ensuite trois vaisseaux; deux frégates de Saint-Malo se joignent à lui. Faisant route pour Terre-Neuve, il tombe au milieu d'une escadre hollandaise de quatorze vaisseaux. Il ordonne à sa division de prendre les devants, et lui se dispose à soutenir les efforts des vaisseaux de l'avant-garde ennemie. Son bonheur pouvait seul égaler sa bravoure. Il rase de tous mâts un vaisseau de soixante canons, essuie le feu de trois autres, et quand il voit ses compagnons hors de danger, il force de voiles et s'éloigne.

Avec les vaisseaux le Jason et l'Auguste de cinquante

canons et la frégate de vingt-six la Valeur, il va sur la côte d'Angleterre, attaque seul le vaisseau anglais le Revenge, de soixante-douze canons, et le mène battant jusqu'à Portsmouth. Quelques jours après, il aborde et prend le Conventry, de cinquante-deux canons, avec douze navires marchands qu'il escortait. Les jours suivants, il capture trois marchands en vue de deux garde-côtes anglais de soixante canons qui viennent le combattre. Après une affaire acharnée, il est démâté en voulant aborder le plus fort; cet accident facilite la fuite des Anglais.

Le chevalier de Saint-Pol, son rival de gloire, commandant une petite division (1), croisait aux îles Sorlingues depuis quelques jours attendant un riche convoi, escorté par trois vaisseaux anglais, dont un de quatre-vingts canons et une frégate.

Le 15 août, les ennemis parurent à bonne distance au vent des Français; la mer était grosse et la brise très fraîche. M. de Saint-Pol en quelques bordées atteignit l'ennemi qui se mit aussitôt en défense.

(1)

Le Salisbury.	capitaines	Saint-Pol.
Le Gersey	—	de Nesmond.
Le Milfort.	—	de Marillac.
La Médée	—	Bart, fils du héros.
L'Héroïne	—	Dugay-Trouin le frère.
L'Amphytrite.	—	comte de Ferrière.

Saint-Pol, à la tête de sa division, gouverne sur le quatre-vingts nommé la Renange, et l'attaque vergue à vergue; le comte de Ferrière, sur l'Amphytrite, aborde le Falmouth malgré le vent et la grosseur de la mer. Marillac, Duguay-Trouin et Nesmond s'attachent aux autres vaisseaux qui les tiennent à distance. Après un engagement de deux heures, le contre-amiral anglais, sur le point d'être abordé, pince le vent et s'éloigne. Saint-Pol se met à sa poursuite.

M. de Ferrière avait affaire à un adversaire digne de lui. Depuis long-temps un combat furieux à la pique et à la mousqueterie se continuait sur le pont de l'Anglais sans aucun avantage marqué pour l'un des deux partis. A la fin, les Anglais, décimés, accablés par leurs propres efforts, lâchent pied et se barricadent sous la dunette et dans les batteries. Il y eut comme un second combat. M. Hennequin, second de l'Amphytrite, veut en finir : suivi de quelques braves, il se porte aux barricades, les fait rompre à coups de hache et lance des grenades sur les ennemis. Les rangs des Anglais s'éclaircissent; sans chefs, abattus, ils demandent quartier. Le fils de Jean-Bart, qui commandait la Médée, arriva pour être témoin de la reddition du vaisseau. M. de Ferrière, blessé mortellement, voulut rester à son

poste ; le reste de la division anglaise ne put être atteint ; plusieurs marchands furent capturés.

Ayant repris la mer peu de temps après, M. de Saint-Pol fit la rencontre de six vaisseaux anglais et de plusieurs navires marchands. Il était au vent. Malgré sa grande infériorité, il attaqua l'ennemi à portée de canon et chargea Bart de prendre les marchands. Cette habile manœuvre fit tomber dans ses mains une quinzaine de navires.

Chargé de détruire un convoi anglais qui descendait de la Baltique, Saint-Pol, avec quatre vaisseaux (1) et cinq corsaires, le rencontra, le 31 octobre, près du Doggerbank, sous l'escorte de trois vaisseaux de la même nation. Le vaisseau le Triton se trouvait très en arrière. Saint-Pol, se fiant à son courage, cingle, suivi des capitaines Roquefeuil et Hennequin, sur la division ennemie ; il envoie les corsaires amariner les marchands. Prêt à accoster le commodore, au moment où ce brave capitaine disait à ses gens : « Enfans à l'abordage ! »

	vaisseaux.	canons.	capitaines.
(1)	Le Salisbury,	52,	Saint-Pol.
	Le Protée,	48,	De Roquefeuil.
	Le Ludlow,	30,	Hennequin.
	Le Triton,	50,	Descoyeux.
	L'Héroïne,	20,	Bart.

un biscayen le tue raide mort; ce fatal événement jette le désordre parmi l'équipage.

Le vaisseau anglais s'éloigne et se tient à portée de fusil. M. d'Illiers, qui a succédé au chevalier de Saint-Pol, essaie vainement de l'aborder, il tombe sous le vent. Le commodore anglais en profite pour fondre sur M. de Roquefeuil, déjà bord à bord avec un vaisseau de cinquante-quatre; il l'accoste au vent, à l'instant où les Français s'emparaient du vaisseau. Cette attaque soudaine ne découragea pas nos marins; le peu qui restait à bord du Protée soutint le choc des Anglais avec fermeté et donna le temps aux autres d'évacuer la prise. Sortant de la défensive, les Français attaquèrent, et le commodore, à son tour, fut enlevé après une action meurtrière. M. des Coyeux, qui venait enfin de rallier, aida M. de Roquefeuil à s'assurer des deux vaisseaux anglais. M. Hennequin venait également de s'emparer de son adversaire; mille prisonniers et tous les marchands furent conduits à Dunkerque.

D'une rare intrépidité, excellent manœuvrier, actif, généreux et ardent, la carrière des armes ouvrait un bel avenir au chevalier de Saint-Pol, si la mort ne l'avait pas sitôt fermé.

CHAPITRE XXIII.

Expéditions particulières. — MM. d'Aire et de Bandeville. — M. de Saujon. — Duguay-Trouin. — Les alliés redoublent d'efforts contre la France et l'Espagne. — Rapport de Duguay-Trouin.

Dans d'autres lieux nos marins soutenaient la réputation de nos armes.

MM. d'Aire et de Bandeville, commandants du Fortuné et du Content, avaient terminé une croisière infructueuse lorsque trois vaisseaux anglais les rencontrèrent et les attaquèrent avec acharnement. Après un engagement de trois heures, M. d'Aire aborda le commodore et s'en

empara. Ce coup de main, aussi habile qu'audacieux, déconcerta l'ennemi, qui s'éloigna à toutes voiles.

M. de Saujon avait affaire à quatre vaisseaux anglais et ne se rendit qu'après une défense obstinée.

« Etant, dit ce capitaine, le 25 du mois de février, nord et sud du cap Finistère, nous nous sommes trouvés à la pointe du jour à deux lieues d'une escadre angloise de quatre vaisseaux de guerre, qui faisoient mesme route que moy, le vent estant nord-nord-est; il y en avoit deux de soixante-six canons, un de soixante, et un de cinquante, commandé par l'amiral Reings, portant pavillon du vice-amiral bleu qui venoit d'escorter hors des caps leurs flottes des Indes et qui s'en retournoit joindre d'autres vaisseaux de son escadre qui estoit à l'entrée de la Manche; les ayant reconnus je fis signal à ma flotte, qui consistait en l'Éléphant, la Gloutonne et un petit vaisseau marchand de cent tonneaux, de revirer et de forcer de voille; en mesme temps les vaisseaux ennemis revirèrent sur nous. Le vent estant fort frais, et ces vaisseaux allant tous très bien, ils furent, en moins d'une heure, à bord des navires, où il resta trois vaisseaux pour amariner chacun le sien; et comme je vis que l'amiral m'aprochoit, je cargué ma grande voille et me préparé à le recevoir, je mis vent arrière

pour mieux me servir de ma batterie, la mer estant grosse et le vent fort frais; nous commençâmes le combat à neuf heures, qui dura plus de sept heures, toujours à portée du pistolet, et à demy portée de mousquet. Je ne pus me servir que de ma seconde batterie qui n'estoit que de six livres de balles, et de ma mousqueterie. Dans les premières bordées j'eus une pièce qui creva et une qui fut demontée, ainsy, Monseigneur, je n'eus plus que neuf pieces de canons à me servir, et luy se servit de vingt-quatre de sa première batterie, qui est plus forte que le vingt-quatre de France, sa seconde de seize et les gaillards de six, et quatre cent cinquante hommes d'équipage. Le vaisseau s'apelloit Leicester. Cependant, malgré toutes ces forces supérieures aux miennes, je ne me serois jamais rendu si le Midoway, vaisseau de soixante-six canons, ne fût venu à son secours, ainsi que les autres vaisseaux, quoy que je me visse couler bas, ayant desjà huit pieds d'eau dans le navire, et estant obligé de quitter les batteries pour pomper; et je n'avois plus ni voilles ni aucunes manœuvres, tout estoit couppé en mil pièces et mes mats alloient tomber, et plus tot que de voir périr tout le monde, nous nous rendîmes, mais ils n'ont pas profitté longtemps du vaisseau. Ils y envoyèrent aussitôt beaucoup de monde qui travaillèrent à

le mettre en estat de pouvoir l'emmener, ils le remâtèrent et le greèrent, mais tous ces soins furent inutiles, car dès qu'il y eut un peu de vent le vaisseau se remplit d'eau, on n'eut que le temps de sauver son équipage et ils y mirent le feu. A l'esgard du vaisseau du vice-amiral il fut aussy fort desemparé, et a esté si incommodé, qu'il a esté obligé de changer de vaisseau pour renvoyer le sien à Plimouth, mais les vents contraires nous ont obligés d'entrer à Quinsal. »

Au printemps, montant encore le Jason, Duguay-Trouin gagne la mer de la Manche en compagnie de M. de Nesmond et de son plus jeune frère, capitaine de la frégate la Valeur. Cette petite division croisait depuis deux semaines, lorsque, dans la matinée du 23 mai, elle fit la rencontre de deux vaisseaux anglais : l'Elisabeth, de soixante-douze, et le Chatam, de cinquante-quatre. Des deux côtés on manœuvra pour en venir aux mains le plus tôt possible. Duguay-Trouin gouverna sur l'Elisabeth et l'aborda de long en long, sous le vent, du côté de babord. Les deux adversaires, en s'accrochant, se foudroyèrent de toutes leurs batteries, chargées à deux projectiles. Le choc de l'abordage fit tomber le petit mât de hune de l'Elisabeth; Duguay-Trouin, aveuglé par la fumée, ne s'en étant pas aperçu, ne modéra

pas assez sa vitesse et dépassa l'Anglais d'une demi-portée de pistolet. Celui-ci en profita : arrivant aussitôt, il rangea le Jason en poupe et lui lâcha une bordée d'enfilade. Duguay-Trouin arriva, à son tour, et vint combattre aux mêmes amures à longueur de vergue. Le grand hunier de l'Elisabeth ayant été déchiré, Duguay-Trouin fit serrer le vent; tous ses matelots, au même instant, s'élancent sur les bastingages pour sauter à bord de l'ennemi. Ce dernier, effrayé, amène son pavillon après une heure et demie d'engagement.

De leur côté, les deux autres capitaines français avaient attaqué avec non moins d'intrépidité le Chatam; mais son capitaine, en habile manœuvrier, évita l'abordage et se tint constamment à portée de fusil.

A la vue de l'Elisabeth tombé en notre pouvoir, il prit chasse sur-le-champ; comme il était très bon voilier, il fut en peu d'heures hors de vue des Français.

Revenant, seul et délabré, de ce combat, notre héros s'empare d'un corsaire de trente-six canons. Chassé par vingt vaisseaux anglais, il combat, avec tant de valeur et d'habileté, qu'il s'échappe du milieu des ennemis et capture le lendemain un second corsaire.

Dans son engagement contre l'escadre anglaise il montra tout son grand cœur. Se croyant perdu, il avait

pris, de concert avec MM. de la Jaille et de Bourgneuf, ses lieutenans, la noble résolution d'aborder l'amiral anglais et de l'enlever ou de mourir sur son pont. Il prit encore, avec son Jason, une frégate anglaise et le corsaire le Marlborough, de trente canons, avec quatre autres prises qu'il conduisit au port.

Cependant la défaite de l'armée française à Hochstet et les grandes forces maritimes dont disposaient les alliés, semblaient les autoriser à tout entreprendre.

Sur mer, Cadix et Barcelone fixèrent leurs regards : avec Gibraltar et ces deux puissantes villes, il leur était facile d'entretenir la guerre civile ; c'étaient autant de centres d'opérations qui auraient servi à paralyser les efforts de l'armée royale espagnole. Avant de rien tenter, vingt-cinq vaisseaux ennemis allèrent s'assurer de l'escadre du marquis de Coët-Logon à Brest, dont ils firent un blocus rigoureux. Cadix fut reconnue : la bonne contenance des habitans et du gouverneur, l'état avantageux des fortifications décidèrent l'amiral Rooke à passer outre. S'arrêtant au dessein de prendre Barcelone, Rooke parut devant cette place, le 22 août, avec soixante-dix vaisseaux et de nombreuses troupes de débarquement. Il commença aussitôt les travaux de siége. La France s'alarma à l'idée de la prise d'une

ville si importante. Le comte de Toulouse pressa l'armement de la flotte de Toulon ; mais le temps des grandes conceptions et de la promptitude d'exécution était passé. On arma cependant quarante-quatre vaisseaux dans la Méditerranée, dix-huit à Brest et quinze au Havre. Ces différentes escadres, réunies, pouvaient nous donner encore l'empire des mers et sauver la ville assiégée ; disséminées, elles ne furent d'aucune utilité.

La France ne doit jamais oublier que l'éloignement où se trouvent les uns des autres ses ports principaux, lui fait une loi impérieuse de redoubler d'activité dans l'équipement des escadres. La célérité dans les armemens est une des conditions de tout succès maritime.

Barcelone, privée de secours, se rendit, le 4 octobre, aux alliés. Ce fut comme le signal du soulèvement général de l'Aragon et du royaume de Valence. Philippe V, réduit à la dernière extrémité, osa compter sur son bon droit et sur la fidélité castillane. Les esprits généreux, dans quelque parti qu'ils se trouvent, finissent par s'intéresser à une cause, quand la fermeté dans les malheurs et le courage dans les combats sont ses auxiliaires. Dès ce moment Philippe V eut un

parti nombreux et dévoué, il devint l'expression auguste de la nationalité espagnole.

La campagne de 1706 fut désastreuse pour la France. Des généraux incapables déshonorent l'antique honneur de nos armes; les défaites sanglantes de Ramillies et de Turin livrent les Pays-Bas et la Lombardie aux alliés; le royaume de Naples se soumet presque sans résistance; Villars, seul, dans l'est, obtient des succès.

En Espagne, Philippe V et le maréchal de Tessé, ayant poussé l'archiduc jusqu'à Barcelone, en firent l'investissement. Quarante mille hommes ouvrirent les tranchées, pendant que le duc de Noailles prenait la province à revers par le Roussillon, et que le comte de Toulouse interceptait, avec trente vaisseaux, toute communication du côté de la mer.

La place, réduite à l'extrémité, allait se rendre, quand la flotte alliée, forte de quarante-cinq vaisseaux, se présenta, le 7 mai, devant la place. Le comte de Toulouse, trop faible pour combattre, s'éloigne avec précipitation; alors le maréchal de Tessé lève le siége en désordre, abandonnant artillerie et blessés. L'armée espagnole, démoralisée, se disperse, et la Catalogne rentre de nouveau sous la domination de l'archiduc. Une bataille perdue n'aurait pas eu de suites plus funestes.

Des revers si inattendus, joints aux calamités intérieures, émurent Louis XIV sans affaiblir son courage. Alarmé sur la situation même de la France, comme sur celle de l'Espagne, dont la capitale venait de tomber aux mains de l'archiduc, il envoie des troupes au secours de Philippe V et renforce partout ses armées.

Dans l'impossibilité de faire les armemens de l'année précédente, il augmente le nombre des croisières sur les mers fréquentées, particulièrement dans la Manche et la mer d'Allemagne. Dans ces divers parages, les croiseurs étaient en position d'intercepter ou d'entraver les transports fréquens de troupes, les nombreux convois chargés d'approvisionnement de toute espèce. Dans ces mers, centre du monde commercial et politique, il y a toujours quelque chose à faire pour des croisières.

Nonobstant les difficultés qu'elles rencontrèrent, elles servirent avantageusement la cause des deux peuples. Ces croisières, en face de la puissance anglo-hollandaise, demandaient du bonheur, de l'audace et de l'habileté. Ces trois conditions de succès ne manquèrent pas à nos marins, mais aussi quels chefs et quels capitaines !

Pendant que le chevalier de Saint-Pol succombait

glorieusement, Duguay-Trouin faisait voile pour Cadix, menacé par les ennemis. Il devait, par la hauteur de Lisbonne, s'arrêter quelques jours pour prendre connaissance de la flotte du Brésil qu'on savait sortie du port de Rio-Janeiro. Il avait avec lui son fidèle Jason, l'Hercule de cinquante-quatre, commandé par M. de Ruys, et la frégate le Paon de vingt canons, capitaine de la Jaille. Par la latitude de Lisbonne, il découvrit, le 23 mai, la flotte brésilienne de cent voiles convoyée par six vaisseaux portugais de cinquante à soixante-six canons. Très inférieur en forces, Duguay-Trouin s'aprête à l'attaque.

« Après avoir reconnu, dit-il, qu'il y avait plusieurs vaisseaux de force qui l'escortaient, je m'apperçus qu'un d'eux, d'environ quarante-quatre canons, en estoit assez écarté avec sept ou huit vaisseaux marchands. Je résolus de couper ce vaisseau et de l'aborder, après avoir fait part de mon dessein au capitaine du vaisseau l'Hercule à qui je recommandai de se mettre en situation d'empescher que je ne fusse traversé par quelqu'un des autres vaisseaux. Je forçay de voille dans la crainte où j'estois que ce vaisseau ne se ralliat au corps de la flotte. Je l'attaquay brusquement, et après luy avoir donné une bordée à bout touchant, j'estois prest de

l'aborder, si le vaisseau l'Hercule ne m'en avoit empesché en venant se mettre sous le beaupré de ce vaisseau, auquel il tira aussy sa bordée en voulant l'aborder de son costé. Je fus donc contraint d'arriver pour ne pas aborder mon camarade et n'estre pas exposé à son feu, et voyant que l'ennemy ne faisait plus de résistance, je le laissay au vaisseau l'Hercule pour avoir soin de l'amariner, et donnay sur les vaisseaux les plus près de moy et les plus écartez de la flotte, qui, des le commencement du combat, forcerent de voille pour se rallier. Je ne pus empescher qu'avant de les atteindre ils ne joignissent leurs convois, dont j'essuyay quelques coups de canon.

» Dans ce temps là je jugeay à propos de tenir le vent et de me rapprocher du vaisseau l'Hercule et de la frégate le Paon, laquelle s'estant trouvée écartée, n'avoit pu nous joindre que sur la fin ; je leur fis donc le signal pour se préparer au combat, après avoir veû que l'Hercule avoit envoyé sa chalouppe à bord du vaisseau pris et qu'il avoit eu du temps plus que suffisamment pour l'amariner. Malheureusement le grand mat de cette prise estant tombé et les officiers et les équipages qui y estoient ayant pris une terreur panique, crièrent que le vaisseau couloit bas et qu'on les sauvat, sans qu'au-

cun d'eux se mit en devoir d'examiner l'estat de ce vaisseau; en sorte que M. Druis, touché des cris de ces gens, renvoya son canot pour les reprendre, lequel revint sans ammener aucun des prisonniers. De maniere que je fus fort surpris, lorsqu'ayant joint M. Druis, il m'assura que ce vaisseau couloit bas et qu'il estoit trop heureux d'avoir pû sauver son équipage. J'adjoutay malheureusement foy à ses discours, et voyant la nuit s'approcher je remis au lendemain à attaquer cette flotte.

» A la pointe du jour je vis le même vaisseau que nous avions pris, qui, loin d'estre coulé bas, s'estoit racommodé et faisoit voille avec le reste de la flotte. J'envoyai mon canot à bord de l'Hercule et du Paon pour faire venir à mon bord messieurs Druis de Labreuvoir et de la Jaille, tant pour convenir de ce que nous allions faire que pour scavoir les raisons qui avoient fait abandonner un vaisseau de cette conséquence et le plus riche de la flotte. M. Druis m'assura qu'il n'avoit appris que ce vaisseau n'estoit véritablement point en danger de couler bas que longtemps après l'avoir quitté, et qu'ayant esté obligé d'en croire le raport des officiers il avoit cru devoir ne pas laisser perir les gens de son équipage; que d'ailleurs le voisi-

nage des ennemis ne luy avoit pas permis d'y reflechir et d'y donner les ordres nécessaires ; enfin, quoyque ce malheur fût bien sensible, comme il n'estoit pas question de perdre le temps en discours inutiles mais bien d'y remedier, nous resolûmes d'attaquer cette flotte quoy qu'elle fût escortée par six vaisseaux de guerre, dont le moindre avoit quarante canons et le commandant soixante-dix. Mais le mauvais estat et l'embaras où nous sçavions que ces vaisseaux estoient, nous faisoient espérer de reussir dans cette entreprise. Le seul endroit pour y parvenir estoit qu'un de nous deux abordat l'admiral tandis que l'autre le convoiroit et s'exposeroit au feu de tous les autres pour empescher qu'il ne fut traversé dans son abordage par aucun d'eux. Enfin après avoir bien agitté cette question, nous jugeames à propos de faire aborder l'amiral par le vaisseau l'Hercule que je devois couvrir et suivre à portée de pistolet; en sorte que s'il manquoit son abordage je devois aborder en sa place, et celuy de nous qui tiendroit devoit estre abordé par la frégate le Paon. Nous arrivasmes donc de pointe sur le commandant et essuyasmes son feu et celuy de plusieurs vaisseaux sans tirer un seul coup. Le vaisseau l'Hercule qui aborda le premier, luy donna toutte sa bordée en jetant ses gra-

pins dedans, et fist assurément son abordage avec autant de fermeté, de valeur et de conduitte que l'on puisse s'imaginer. Mais par le calme qui survint, la mer estant devenue extremement grosse, ces deux vaisseaux qui n'estoient plus soutenus par le vent rouloient si fort qu'il fust impossible de jetter du monde à bord, les grapins mesme rompirent aux efforts du roulis et le vaisseau l'Hercule deborda, en sorte qu'il n'y avoit plus que l'avant de l'ennemy qui touchat à son arrière. Je me mis pour lors en estat de l'aborder et luy donnay toutte ma bordée en mesme temps; mais voyant que l'Hercule n'estoit pas entierement decroché, et craignant avec raison de nous embarasser tous trois dans un abordage dont nous eussions eu bien de la peine à nous tirer, je pris le party de prendre lof pour lof et de me tenir le vent sur toutes mes voilles à demy portée de fusil de l'amiral et de deux autres vaisseaux sur lesquels je faisois feu des deux costez. Dans ce temps-là le vaisseau l'Hercule se deborda entierement, et se trouvant fort incommodé fut contraint de prendre ses amures à tribord en se battant avec les deux vaisseaux de l'arriere garde. Ensuite il revira de bord pour me joindre en canonnant toujours, dans le temps que j'estois entourré de quatre avec un vent si calme

qu'à peine pouvions-nous gouverner. Cependant ne m'estant pas possible de rester longtemps dans cette situation sans estre bien incommodé, je fis de la voille avec le dessein d'aller aborder un des vaisseaux qui estoient devant moy et que je ne pûs malheureusement doubler au vent toutes mes manœuvres estant coupées. Je ne pouvois pas non plus rejoindre l'amiral qui estoit à une demy portée de fusil au vent à moy dans un estat pitoyable, ne tirant pas quatre coups de canon en un quart d'heure. Mais il me fut impossible de profiter de son désordre, ayant mon grand mat, mon beaupré, mes deux mats de hunes percez de coups de canon et toutes mes voilles et manœuvres entierement hachées. Je fis donc des efforts inutiles, et après quatre heures de combat nous nous rejoignismes l'Hercule et moy si delabrez que nous fusmes contraints de mettre en travers pour nous raccommoder; et c'est ce qui a sauvé cette flotte, parce que le vent s'estant levé avant que nous fussions en estat de faire voille, ils gagnèrent le mouillage de Cascaye. Cependant nous forçeames de voille, et comme je suis incomparablement meilleur voilier que mes camarades, je joignis la flotte, dont les vaisseaux, entr'autres le commandant, forceoient de voille pour s'enfuir et nous laissoient le vaisseau démasté que

nous avions pris la veille; mais voyant que mes camarades estoient si loin qu'ils ne pouvoient pas me seconder, et se trouvant d'ailleurs à une lieue de leurs terres et tous prests de mouiller sous le chateau de Cascaye, ils firent un généreux effort pour l'attendre, et malgré tout cela je l'aurois repris l'ayant approché à portée de fusil, si le vent ne m'avoit pas encore manqué et si la marée qui montoit, jointe à la grosse mer, me jettant sur la coste, ne m'eut obligé de revirer de bord pour attendre mes camarades qui ne me joignirent que lorsqu'il n'estoit plus temps.

» Voila, Monseigneur, les circonstances malheureuses qui m'ont empesché de réussir; votre Grandeur aura de la peine à croire que l'on ait pu abandonner sans raison une prise aussy considérable que l'estoit celle que nous avions faitte la veille de notre combat, sans retirer aucunes des richesses ny mesme aucun des prisonniers. Je ne le comprends pas bien moy même, et j'ay fait mettre aux arrests les sieurs Nurat et Lemonnier, officiers du vaisseau l'Hercule, qui sont cause de ce malheur par l'assurance qu'ils ont donnée à M. Druis que cette prise alloit incessamment couler bas; le sieur Nurat, entr'autres, merite une punition exemplaire, et j'ay l'honneur de vous envoyer le proces verbal de

M. Druis et de ses officiers, estant bien persuadé que vous ne laisserés pas cette action impunie, sans laquelle nous pourions nous vanter d'avoir, avec deux vaisseaux du roy, attaqué une flotte escortée par six, d'en avoir enlevé un, abordé le plus fort, et les avoir ensuitte mené battans jusques dans leurs ports et sous leurs forteresses. Il est même certain que si le temps avoit été favorable pour nous, le commandant estoit enlevé et avec luy un ou deux autres des convois, ce qui aurait fait sans doutte une forte impression dans l'esprit des Portuguais, et même auroit pu apporter quelque changement aux affaires. C'est véritablement la principale raison qui m'a engagé à faire cette tentative qui paroistra peut estre au dessus de mes forces. »

Après cette action, Duguay-Trouin alla mouiller à Cadix. Son courage, et les allures si franches de son caractère, indisposent le commandant espagnol, qui ose donner l'ordre de le faire mettre aux fers. A cette nouvelle, Louis XIV, indigné, fait casser le gouverneur. Cadix délivré de la crainte des alliés, Duguay-Trouin appareille et se dirige sur Brest. Aux Sorlingues il chasse un convoi anglais et une frégate de trente-deux. La frégate est abordée et neuf navires marchands sont capturés.

M. de Coshart, étant en croisière près de l'île de Wight, aperçut, le 5 mars 1706, un vaisseau anglais qui venait vent arrière sur lui. A six heures du soir les deux vaisseaux commencèrent leur feu. Il dura plusieurs heures, pendant lesquelles M. de Coshart tenta trois fois l'abordage, que l'ennemi refusa toujours; à la fin, ce dernier, très maltraité, prit chasse et se fit perdre de vue à la faveur de la nuit.

Le comte de Forbin, ayant appareillé de Dunkerque avec huit vaisseaux ou frégates (1), se rendit dans la mer d'Allemagne pour y surprendre un riche convoi. Après une croisière de quelques semaines et la prise de plusieurs navires hollandais, il revint à Dunkerque; il en repartit à la fin de septembre, et, le 2 octobre, il découvrit le convoi en question, escorté par six vaisseaux anglais et hollandais de cinquante à cinquante-quatre canons. Suivons-le dans le récit animé qu'il nous fait de cette brillante affaire.

« J'arrivai en même temps sur l'ennemi qui faisait sur moi un horrible feu de canons et de mousqueterie.

(1) Le Mars	Forbin.	Le Gersey.	De Languedoc.
Le Protée.	Roquefeuil.	Le Sorlingue. . . .	Hennequin.
Le Salysbury. . . .	De Vezins.	La Driade	D'Illiers.
Le Blak-Oal. . . .	De Tourouvre.	L'Héroïne	Bart.

Je l'eus bientôt joint, et, l'ayant abordé, je commençai à faire feu à mon tour. Je fis pleuvoir dans son bord une grêle de mousqueterie et de grenades dont il fut si incommodé qu'il fut forcé d'abandonner les gaillards de devant et de derrière.

» Dès que je m'aperçus de son désordre, je criai à mes gens ! Allons, enfans, courage ! à bord ! à bord ! et pour leur donner l'exemple je m'avançai de l'avant. D'Escalis, qui attendait avec impatience le signal, sauta le premier l'épée à la main, et fut bientôt suivi d'un grand nombre d'officiers, de gardes marines et de soldats.

» Il se fit dans ce moment un carnage horrible de part et d'autre ; j'y perdis beaucoup de monde ; mais par bonheur la tuerie ne dura pas longtemps. Peu après, d'Escalis me cria de l'arrière du vaisseau ennemi en m'appelant par mon nom : « Nous sommes les maîtres, j'ai tué le capitaine. » Dès lors l'équipage ne s'amusa plus qu'à piller.

» Je commençais à faire passer les prisonniers dans mon bord, lorsque le sieur Tourouvre, un de mes capitaines qui avait manqué l'abordage dont il était chargé, vint se traverser sur l'avant de mon vaisseau et sur celui que je venais de prendre. Nous nous trouvâmes pour lors tous trois dans un péril d'autant plus grand

que le vent, qui venait de l'arrière, nous poussait sur le vaisseau de Tourouvre et nous empêchait de déborder, tellement que nos navires ne pouvaient pas même gouverner.

» Pour comble d'embarras, le feu prit tout-à-coup, je ne sais comment, au vaisseau anglais auquel j'étais accroché. Comme le vent était fort, le navire fut embrasé dans un instant. Je redoublais mes efforts pour déborder, lorsqu'un vaisseau ennemi fit mine de vouloir m'aborder moi-même. Pour lui faire face, je fis passer sur-le-champ de l'autre côté du vaisseau tout ce qui restait de mon équipage sur mon bord : car la meilleure partie était déjà sur le vaisseau qui brûlait, où ils pillaient de toutes mains, sans s'embarrasser ni du danger où ils étaient, ni de celui où j'étais moi-même. L'ennemi qui semblait vouloir m'aborder, après avoir tiré sur moi toute son artillerie, qui me tua quelques hommes, passa outre sans entreprendre autre chose.

» Ce danger évité, je ne fus pas hors d'intrigue : le feu augmentait d'un moment à l'autre, tellement que je risquais, ou d'être brûlé, ou tout au moins d'être accablé sous les débris lorsque le vaisseau viendrait à sauter. Il ne me restait guère, dans cet embarras, d'autre ressource que de couper mes mâts. J'avais grand'peine

à m'y résoudre. Avant que de tenter ce moyen, je voulus essayer de me dégager en faisant force de voiles sur le vaisseau de Tourouvre. Cette manœuvre me réussit; mais ce ne fut pas sans me jeter dans un nouveau danger; car le froissement entre nos deux navires fut si fort que j'en perdis mon taille-mer et six mantelets de sabord que la poupe de Tourouvre me fit sauter en passant. Comme la mer était agitée, six de mes sabords étant ouverts, l'eau entrait avec violence dans mon bord. Pour m'empêcher de couler à fond, je me disposai à faire pencher mon vaisseau en le chargeant du côté qui n'étoit pas endommagé, lorsqu'un navire ennemi qui venoit au secours de son commandant, s'approchant pour m'attaquer, interrompit cette manœuvre. Je me trouvais pour lors dans la nécessité, ou de vaincre, ou de me noyer. Mon parti fut bientôt pris. J'allai à l'ennemi pour l'aborder, et m'adressant à ce qui me restoit de mon équipage : « Enfants, leur dis-je, bon courage, nous sommes encore assez forts, ne craignez rien, nous le prendrons sûrement. »

» Il n'est pas concevable à quel point ce peu de mots leur releva le courage. Je mis aussitôt mon navire en travers et je présentai au vent le côté malade. Dès que je fus à portée, l'ennemi tira sur moi toute son artillerie

qui ne m'endommagea nullement ; je lui répondis par toute ma bordée de canon et de mousqueterie ; cette décharge fut faite si à propos qu'il en fut criblé, ce qui le mit tellement en désordre, qu'à mesure qne l'équipage allait passer dans son bord il se rendit en abattant son pavillon.

» Dès que je fus maître de ce vaisseau, je travaillai avec toute la diligence possible à réparer le mien. Je fis boucher avec des planches et des toiles goudronnées mes sabords qui étoient encore ouverts ; et après avoir fait mettre pavillon de ralliement, j'ordonnai à un capitaine de mon escadre, qui ne m'avait pas secondé à beaucoup près, d'aller amarriner le vaisseau que je venais de prendre; mais avant qu'on pût le joindre il coula à fond, tant il avait été maltraité. De tout son équipage il ne se sauva qu'un seul homme que je reçus dans mon bord.

» Au milieu de tout ce trouble je ne laissai pas d'être fort en peine de mes officiers et de la meilleure partie de mes gens qui étaient dans le vaisseau qui brûlait. Tourouvre, qui sentait le danger aussi bien que moi, et qui vit que le vaisseau allait sauter, fit effort pour se dégager ; il en vint à bout et reçut dans son bord tous les miens qui, s'étant aperçus du danger

où ils étaient, avaient quitté le pillage et demandaient du secours avec des cris pitoyables.

» A peine étaient-ils à une distance un peu éloignée, que le feu ayant pris aux poudres, le vaisseau sauta en l'air et tout l'équipage avec, sans qu'il s'en sauvât un seul homme, excepté un petit nombre que Tourouvre avait dans son bord pêle-mêle avec mes gens.

» Dans ce temps là on me fit apercevoir que Hennequin demandait du secours, et qu'il avait mis le signal que sa frégate était en danger de couler à fond. Il avait manœuvré en brave homme, et, conjointement avec Bart, il avait pris un vaisseau de 50 canons (1). Pour le tirer du danger où il étoit, je détachai le marquis de Languedoc, capitaine de vaisseau, à qui j'ordonnai de suivre Hennequin et de sauver son navire ou tout au moins son équipage. »

Après cet exploit et la prise du convoi, Forbin vint mouiller à Dunkerque.

(1) Le Hardinbrock de 54. Hennequin commandait la frégate la Sorlingue de 30 canons. Quoique si inférieur en forces, il ne craignit pas d'aborder l'ennemi. Les Hollandais le prévinrent en sautant à son bord; repoussés, ils emportèrent le pavillon de beaupré en signe de trophée. Hennequin ne tarda pas à en tirer vengeance. Étant parvenu sur le pont des Hollandais, il les força à se rendre. Bart, avec sa frégate, lui prêta main forte à la fin de l'action.

CHAPITRE XXIV.

Duguay-Trouin et Forbin.

Le comte de Villars ouvrit la campagne maritime par une expédition contre Minorque. Cette île, après la levée du siége de Barcelone par le maréchal de Tessé, avait proclamé l'archiduc. Le comte de Villars, avec trois vaisseaux, neuf tartanes et un bataillon de marins, fit son débarquement dans l'île au commencement de janvier. Attaquant avec vigueur les insurgés unis à quelques détachemens ennemis, il les poussa, de poste

en poste, jusque dans la ville dont il s'empara. La forteresse de Ciudadela capitula peu après ; le 10 janvier l'île entière était rentrée sous la domination de Philippe V.

Le comte de Forbin, avec huit vaisseaux ou frégates, commandés par les capitaines Hennequin, de Tourouvre, de Roquefeuil, de Nangis, de Vesins, d'Illiers et Bart, devait se rendre dans la mer Baltique. Parti de Dunkerque, le 11 mai, il eut avis, le lendemain, de la sortie des dunes d'une flotte marchande sous l'escorte de trois vaisseaux anglais de soixante-dix à quatre-vingts canons, et d'une frégate. Il ventait du N.-N.-O. et la mer était grosse. Forbin et le comte d'Illiers se chargèrent du commodore qui était au centre ; Roquefeuil et Nangis eurent en partage le vaisseau de quatre-vingts à l'arrière de la ligne ; Hennequin et de Vesins celui d'avant-garde. MM. de Tourouvre, Bart et quelques petits corsaires qui suivaient la division se tinrent en réserve pour surveiller le convoi. Le signal est donné ; l'impatient Tourouvre oublie ses ordres, avance sur le quatre-vingts de l'arrière, veut l'aborder, mais il s'accroche mal et déborde le vaisseau. Roquefeuil et Nangis prennent sa place, l'anglais est abordé et enlevé après une résistance désespérée. Forbin jette ses grapins

sur le commodore et fait sauter à bord une partie de son équipage. Au milieu de l'engagement les grapins cassent et les combattans se séparent. Forbin tombe sous le vent. Inquiet du sort de ses matelots qui combattent sur le pont des anglais, il prend de la vitesse, vire de bord et manœuvre pour aborder une seconde fois. En ce moment le grand mât du vaisseau anglais se rompt; les Anglais voyant Forbin, Tourouvre et Hennequin qui fondent sur eux, amènent leur pavillon. Deux Français survivaient à bord de l'ennemi, les autres avaient été massacrés. Le vaisseau d'avant-garde parvint à s'échapper, grâce à la mort du chevalier de Vesins tué au moment où il l'abordait. Le vaisseau alla s'échouer dans un port d'Angleterre. Deux vaisseaux, vingt-deux navires marchands tombèrent au pouvoir de Forbin.

Infatigable, le comte de Forbin partit de Dunkerque le 10 juin et se rendit dans la mer Blanche, où les ennemis faisaient un commerce considérable. Quelques jours après sa sortie, il essuya un coup de vent qui força les capitaines Hennequin et Roquefeuil d'aller relâcher dans un port de Suède. Par la hauteur de l'île de Quilvain, Forbin brûle sept navires anglais qu'il surprend; quelques lieues plus loin, il capture

vingt navires de la même nation; trois jours après, il découvre le grand convoi de Russie, escorté par trois vaisseaux. Les brouillards et les vents contraires lui font manquer cette riche proie; vingt navires cependant sont pris ou brûlés. Après plusieurs semaines passées à guetter l'ennemi, Forbin se dirige vers l'île de Wa-radlouis, appartenant au Danemark. La flotte marchande de Hollande est aperçue, il la chasse, prend vingt navires, en garde cinq qu'il remplit de dépouilles, rallie sa division et revient hiverner à Brest.

Tandis que nos divisions effectuaient heureusement leur retour, la cour de France faisait armer, dans les ports de l'Océan, quinze vaisseaux, destinés à croiser sur les côtes d'Angleterre. Ducasse devait les commander. Au moment de mettre sous voiles, le gouvernement français apprit la réunion de deux fortes escadres anglaises, et leur projet de s'opposer aux opérations du vice-amiral Ducasse. Dans cet état de choses, l'expédition fut contremandée, et la flotte française, fractionnée en deux corps, reçut de nouvelles instructions. Le premier corps, composé de dix vaisseaux, se rangea sous les ordres de Duquesne Mosnier et alla s'établir dans les eaux du Portugal, non loin de l'embouchure du Tage. Le second, fort de cinq vaisseaux, fut mis

sous le commandement du marquis de Nesmond et dirigé entre Belle-Isle et le cap Finistère. Ces deux divisions, reliant entre elles leurs opérations de guerre, devaient courir sus au commerce ennemi, et surtout empêcher l'entrée, par le Portugal, des nombreux renforts d'hommes et de munitions que les alliés dirigeaient sur leur armée d'Espagne.

Le marquis de Nesmond et puis ensuite Duquesne, après avoir trompé la vigilance des Anglais, parurent sur les côtes d'Espagne et de Portugal, y répandirent la crainte, enlevèrent quatorze navires de transport et rentrèrent, peu après, à cause de la saison avancée et des mauvais temps. Mais déjà s'accomplissaient en Espagne les événements les plus décisifs. L'armée espagnole, renforcée par un corps de troupes françaises, venait de prendre l'offensive. Philippe V, par son activité et son courage, se montrait digne du trône qu'il défendait. La grande bataille d'Almanza couronne l'habileté de Berwick et la bravoure des troupes françaises et espagnoles. L'archiduc, en quelques jours, perd la plupart de ses conquêtes, il est obligé de se retirer presque en fugitif.

Dans cette occurrence, l'Angleterre et la Hollande, sollicitées par l'Autriche, firent d'immenses apprêts

pour réparer cette dernière défaite : deux cents voiles chargées de troupes formèrent le premier convoi qui dut se réunir aux débris des troupes anglo-allemandes. La cour de Versailles, avertie du but de cette flotte et de l'époque de son départ des ports d'Angleterre, ordonne à Duguay-Trouin et à Forbin de réunir leurs divisions et d'aller au devant de l'ennemi. L'entreprise effectuée, Duguay-Trouin devait établir sa croisière au cap Lézard, et Forbin s'assurer des parages de la mer d'Allemagne qu'un convoi hollandais était sur le point de traverser.

Le 19 septembre, Forbin, commandant supérieur, mit à la voile et se dirigea vers l'entrée de la Manche. Après une séparation, causée par l'accident arrivé à un des vaisseaux de Duguay-Trouin, les deux divisions se rallièrent, le 21, à la pointe du jour. Bientôt après elles eurent connaissance du convoi ennemi, escorté par cinq vaisseaux anglais : le Cumberland, trois ponts de quatre-vingt-quatre canons, commandant ; le Devonshire, trois ponts de quatre-vingt-dix ; le Royal-Oak, de soixante-quatorze; le Chester et le Rubis, de cinquante-quatre. Les Français, se trouvant au vent à grande distance, arrivèrent sur l'ennemi.

Vers quatre heures de l'après-midi, la division de

Duguay-Trouin n'était plus qu'à une lieue des Anglais, lorsque Forbin signala de tenir le vent. Cette conduite, que rien ne motivait, exaspéra Duguay-Trouin; mais, tout entier à ses devoirs, il obéit à l'injonction de son chef.

Cependant les Anglais faisaient force de voiles et mettaient à profit la faute du comte de Forbin; leur convoi, poussé par une jolie brise, s'éloignait rapidement. Duguay-Trouin frémissait d'impatience ; cette flotte va lui échapper ! que dira la France ? Il demande à Forbin la permission de chasser l'ennemi, et, sans attendre sa réponse, il se précipite sur les pas des Anglais. Il est bientôt à petite portée ; le commodore anglais fait ranger sa division en bataille tribord amures, le Devonshire en tête de la ligne.

Les vaisseaux français, le Jason et l'Achille, se trouvent les premiers à la longueur du canon des derniers vaisseaux ennemis le Royal-Oak et le Chester. Duguay-Trouin leur ordonne de les aborder ; la frégate l'Amazone, qui les suit, doit seconder le Jason. Quant à lui, gouvernant sur le Cumberland, il se fait accompagner de son intrépide ami de la Jaille, capitaine de la frégate la Gloire. Les deux autres vaisseaux de sa division étant encore trop éloignés pour leur donner une destination, il pense qu'ils s'adresseront au Devonshire

et au Ruby, qui vont se trouver sans adversaires. Dans cet ordre, étant au centre de son petit peloton, il aborde le Cumberland par l'avant après avoir essuyé la bordée du Chester. La Jaille accoste le trois ponts de long en long et fait sauter son monde à bord.

L'Achille et le Jason, moins heureux, manquent leur abordage par la rupture de leurs grapins (1). Le Royal-Oak se tient à longueur; le Chester va en faire autant quand la frégate l'Amazone l'aborde en long; mais, comme pour les deux vaisseaux, les grapins cassent, et l'Amazone se trouve à la merci de son formidable ennemi ; l'arrivée du Jason répare tout; ce vaisseau accroche le Chester et l'enlève après une brillante affaire.

Selon les prévisions de Duguay-Trouin, les vaisseaux français le Blak-Oat et le Maure s'attachèrent au Devonshire et au Ruby. M. de Tourouvre, que rien ne pouvait effrayer, tente les plus généreux efforts pour aborder le trois ponts ennemi; trois fois il est sur le point de s'enchaîner à lui, et trois fois l'habile capitaine an-

(1) La séparation des navires abordés provenant de la rupture des grapins ne doit pas être prise dans le sens absolu. — On conçoit, en effet, qu'il suffit d'une simple circonstance résultant soit de la brise, soit d'un mouvement du navire pour faire casser des chaînes aussi faibles : c'est le gouvernail qui joue le principal rôle dans un événement semblable.

Combat du 21 7.bre 1707

glais déjoue ses projets. Ces deux vaisseaux alors se canonnent avec fureur, mais les quatre-vingt-dix canons du Devonshire et ses mille cinquante hommes d'équipage lui assurent bientôt une grande supériorité.

Après la prise du Cumberland, Duguay-Trouin s'était mis à chasser le Royal-Oak qui fuyait son pavillon amené. Il avait admiré la bravoure de Tourouvre; à la vue du danger qu'il court, il abandonne la chasse et court à sa rencontre. Se mettant entre le Ruby et le Devonshire, il engage avec ce dernier un combat à outrance vergue à vergue. Au milieu du feu, pendant que la fumée le dérobe à son ennemi, Duguay-Trouin le surprend et l'aborde de long en long. Les matelots, montés sur les bastingages, vont s'élancer; les Anglais, écrasés sous le feu des hunes et d'une mousqueterie exercée, fuient en désordre. Tout-à-coup un nuage de fumée sort des panneaux du gaillard d'avant: « le feu est à bord! » crie-t-on de toutes parts. Duguay-Trouin fait couper les amarres des grapins et s'éloigne à demi-portée de pistolet. Le combat devient plus terrible encore. Les Anglais, dévorés par l'incendie, n'en continuent pas moins leur feu: 200 hommes à bord de Duguay sont tués; mais bientôt le Devonshire ralentit sa canonnade, il ne tire plus. Au bruit du canon succé-

dent le bruit de l'incendie, les cris des victimes. Sur toute la ligne on cesse de combattre ; devant un si grand désastre il n'y a plus d'ennemis, les Français font de téméraires efforts pour sauver ces malheureux, mais c'est en vain. Le Devonshire, enveloppé par les flammes, périt tout entier, hors trois hommes recueillis par le Jason. Le souvenir de cet affreux événement viendra arracher des larmes à Duguay-Trouin jusque sur son lit de mort (1).

(1) ESCADRE ANGLAISE.

Richard Edwards, commodore.

Vaisseaux.	Canons.	Capitaines.
Le Cumberland . . .	86, trois ponts.	
Le Devonshire. . . .	90 Idem.	1050 hommes d'équipage.
Le Royal-Oak	74	
Le Chester.	54	
Le Ruby	52	

ESCADRE DE DUGUAY-TROUIN.

Le Lys	74	Duguay-Trouin.
L'Achille	60	De Beauharnais.
Le Jason	54	De Courserac.
La Gloire.	36	De La Jaille.
L'Amazone	36	De Nesmond.
Le Maure.	50	De Miniac.

ESCADRE DE FORBIN.

Le Mars	60	Forbin.
Le Black-Oat	54	De Tourouvre.
Le Salisbury.	52	Bart.
Le Protée	46	De Beaujeu.
Le Griffon.	40	De Nangis.
La Dryade.	30	Combuch.

Le comte de Forbin s'était enfin porté, vers cinq heures du soir, sur le lieu du combat. Trop brave pour rester spectateur impassible de cette lutte opiniâtre, il était bien aise, d'ailleurs, de ravir à son heureux rival une partie de la gloire de cette sanglante journée. Gouvernant sur le Ruby que combattait le Maure, il lui lâche toute sa bordée et le contraint d'amener.

Quatre vaisseaux pris ou brûlés, la capture du convoi par les armateurs français, la position de l'archiduc devenue plus critique, tels furent les résultats de ce magnifique fait d'armes.

La gloire d'un tel succès vint consoler la vieillesse de Louis XIV et exciter, en Angleterre, les plus violens murmures. Comme dans la guerre de 1688, la nation demanda le jugement des ministres. Les malheurs du commerce commençaient à faire réfléchir les Anglais; ils voyaient qu'ils étaient les instruments de la politique autrichienne, et que le moment était arrivé de faire une paix avantageuse. Un parti se forma qui prétendit examiner la conduite de ceux qui étaient à la tête des affaires; ce parti, opposé à l'ambition de Marlborough, prit une consistance qui amena, quelques années après, la chute des partisans de la guerre.

CHAPITRE XXV.

Situation critique de la France. — Invasion. — Comment elle est repoussée.

Pendant que nos divisions illustraient le nom français, la France, pressée de toutes parts, se voyait forcée d'abandonner ses anciennes conquêtes. Comme les pertes se succédaient sans interruption, que chaque année était marquée par des désastres, les alliés crurent pouvoir nous envahir par la Provence.

Ce projet, conçu à Londres au commencement de janvier, dut recevoir son exécution vers le mois d'avril.

Pour mieux cacher leurs desseins, les alliés firent courir les bruits les plus contradictoires. Tantôt le duc de Savoie, à la tête de quarante mille hommes, devait pénétrer dans le Languedoc pour soutenir la cause des Huguenots, tantôt c'était par le val d'Aoste et la Savoie qu'il voulait envahir la Franche-Comté et le Dauphiné dégarnis de défenseurs. L'amiral anglais Showel, commandant la flotte ennemie, fidèle à ses instructions, vint croiser sur les côtes de Provence, dans le but apparent de ravitailler l'armée piémontaise par Nice et les ports d'Italie. Ces mesures, habilement concertées, trompèrent la cour de Versailles; heureusement, pour la ville de Toulon, que le vieux comte de Grignan, gouverneur de la Provence, assemblait les milices du pays et se tenait sur ses gardes. Bientôt, en effet, l'apparition du duc de Savoie et du prince Eugène à Antibes, et quelques jours après à la Valette, petite ville à une lieue de Toulon, ne laissa aucun doute sur leurs projets. De part et d'autre on se prépara, les uns à une attaque générale, les autres à une défense opiniâtre. Le duc de Savoie, ayant établi son camp dans l'est et le nord de la ville, fit faire un retranchement pour se couvrir de tête en queue, avec des fortifications considérables du côté de la mer, afin de conserver ses com-

munications avec la flotte. Le fort Sainte-Catherine, situé entre Lamalgue et le cap Brun, devint le but des efforts des généraux alliés. Il était d'une grande importance par sa position à l'entrée de la rade, et devait servir de point de ralliement et de défense en cas de revers.

Cependant le 29 juillet l'armée piémontaise s'ébranle; les divisions du comte de Coningseck et du baron de Rebender attaquent le fort Sainte-Catherine, pendant que le prince de Saxe-Gotha et le général Zinjungen, débouchant par la crête de Faron, se portent sur la garde avancée du fort d'Artigues. Les Français les reçoivent avec la plus grande vigueur; après plusieurs heures de combat, les généraux ennemis, déconcertés, allaient ordonner la retraite, quand un renfort de quatre mille grenadiers allemands ranime leur audace. Ils reviennent à l'assaut des redoutes, ils sont repoussés. Le lendemain, troisième attaque, Artigues est enlevé.

La flotte anglaise, pendant cette action, longeait la côte du cap Brun et débarquait des troupes; mais à peine le pied sur le rivage, elles sont rejetées dans leurs embarcations par M. de Pontac, capitaine de vaisseau, accouru à leur rencontre avec six cents canonniers.

La reddition du fort Sainte-Catherine vint dédommager les alliés de ce revers.

Attaqués par des forces considérables, MM. de Guerchois et de Villars, commandant la garnison, durent céder au nombre. Maîtres de ce point, les ennemis, sous les ordres du prince Eugène, marchèrent par le vallon de Favières, au nord de Faron, pour gagner le Revest, Dardennes et le passage Saint-Antoine; mais, malgré leur nombre et l'habileté d'Eugène, ils rencontrèrent des obstacles infranchissables.

Sur leurs pas ils trouvent des tranchées profondes, défendues par de braves soldats qui les leur disputent pied à pied; accablés de lassitude et découragés par une pareille défense, les ennemis vont camper au château de Dardennes. Là, pour oublier leurs maux, ou pour assouvir une rage impuissante, ils se livrent aux plus affreux excès contre une population désarmée.

Cependant le duc de Savoie, devenu plus circonspect depuis l'échec d'Eugène, résolut, avant de rien entreprendre, de s'établir solidement à Sainte-Catherine. Rappelant une partie de ses troupes, il les fit camper aux Darboussides et ordonna d'ouvrir une communication de La Chapelle à l'Eygoutier et au

fort Lamalgue. En même temps quatre batteries s'apprêtèrent à canonner le fort Saint-Louis.

Les assiégés, de leur côté, ne demeuraient pas inactifs: les abords de Toulon furent mis sur un pied de défense respectable. L'arrivée à Missiessy du maréchal de Tessé, avec dix-huit bataillons, exalta les cœurs pour la défense commune. Le maréchal venait de faire une marche forcée à travers la Provence; il avait laissé trois régiments de dragons au Beausset, et envoyé le général Médavi, avec six bataillons et quarante-deux escadrons, dans la plaine de Saint-Maximin. Le comte de Grignan, ainsi renforcé, concentra vingt bataillons au camp Sainte-Anne, sous les ordres de MM. de Goesbriand et Dillon. La marine fournit douze brigades de trois cents hommes chacune, dont huit furent chargées de l'artillerie, et quatre de la défense intérieure de la ville. Les milices du pays, répandues sur la route de Toulon à Aubagne, devaient assurer les communications avec Aix et Marseille.

Le vaisseau le Saint-Philippe, mouillé du côté de Missiessy, battait la plaine entre les hauteurs de Malbousquet et la ville, et découvrait jusqu'à la gorge Saint-Antoine. Le Tonnant, échoué en avant de la pointe

Ponche-Rimade, canonnait la plage comprise entre la hauteur de Sainte-Catherine et celle de Lamalgue.

En dehors, sur la route de Toulon à la Valette, on avait coupé les arbres des deux côtés de la chaussée pour mieux voir les mouvemens de l'ennemi. Dans le port, les vaisseaux, serrés les uns contre les autres, furent coulés à moitié et couverts. Telle était la situation défensive de la ville. Le besoin d'augmenter leurs moyens d'attaque, l'assurance qu'ils avaient que de la prochaine affaire dépendait le sort de Toulon, déterminèrent les alliés à ajourner toute entreprise jusqu'au 12 août.

Ce jour-là ils commencèrent le feu en canonnant le fort Saint-Louis; la flotte anglaise, battue par les forts Saint-Mandrier et ceux de la côte, se tint au large. Les bastions Sainte-Ursule et Saint-Bernard, le Saint-Philippe, qu'on avait mouillé près du Tonnant, le canon des Minimes et de la Terrasse, à gauche de Ponche-Rimade, tirèrent sans interruption sur Ste-Catherine et sur les lignes ennemies.

Le 15, par une nuit sombre et des torrents de pluie, les Français sortirent en silence de leurs lignes et s'avancèrent, sur trois colonnes, jusqu'au pied de la hauteur Ste-Catherine : dix bataillons, formés sur les derriè-

res de l'armée, devaient protéger la retraite. Six pièces de canon étaient portées, à dos de mulet, sur la crête de la montagne Faron, dans le but d'attirer l'attention de l'ennemi. Le brigadier Cadrieux, devançant ses compagnons, s'était embarqué avec six compagnies et six piquets, pour faire une fausse diversion du côté de Lamalgue. Sainte-Catherine et Artigues se trouvaient ainsi le but de la principale attaque des Français.

Au point du jour, la colonne de Faron, après avoir bravé une nuit de tempête et une canonnade terrible, s'empara de la redoute et couronna les hauteurs. En cet instant l'armée francaise partit au pas de charge et la bataille commença. Successivement tous les postes piémontais furent culbutés; la redoute de l'Eygoutier fit une résistance désespérée, le prince de Saxe-Gotha y trouva une mort glorieuse. Le plateau de Sainte-Catherine devint le théâtre d'une action acharnée, il fut enlevé à la baïonnette. Comme les retranchemens tenaient encore, le commandant de la marine, M. de Court, fit porter six pièces de canon qui pratiquèrent une trouée. Aussitôt M. de Broglie et ses braves montèrent à l'assaut : tout fut emporté, les ennemis se dispersèrent. C'est en vain que le duc de Savoie essaya de les rallier. A Dardennes, Eugène fut culbuté avec une

perte de 600 hommes. Les alliés, dans cette journée, perdirent 4,000 hommes et les Français 1,200.

Retirés et retranchés à Lavalette, sans espoir de prendre de vive force une ville si bien défendue, Eugène et le duc de Savoie se décidèrent à la bombarder. Pour faciliter cette opération, le fort Saint-Louis fut canonné et obligé de se rendre. Showel alors, formant son armée sur une ligne d'embossage, du cap Sepet au château de Sainte-Marguerite, fit jeter plusieurs milliers de bombes dans la place, depuis le 17 jusqu'au 21. Trouvant la distance trop grande, six bombardes vinrent se mettre à couvert du fort Saint-Louis et continuèrent le bombardement. M. de Court se porta à la grosse tour avec une batterie de trente-six, et par un feu bien dirigé contraignit les galiotes à gagner le large. Les alliés durent perdre tout espoir. Showel appareilla le lendemain et parada toute la journée devant les forts. Les généraux alliés, profitant de l'obscurité de la nuit, se retirèrent en désordre, heureux, selon Folard, d'avoir évité une destruction entière qui paraissait inévitable avec de l'activité et de l'audace. Cette expédition coûta quatorze mille hommes aux ennemis et des frais énormes; nos pertes s'élevèrent à trois mille hommes environ. Les gardes-marines se firent remarquer par

leur zèle et leur intrépidité. Pour perpétuer ce fait d'arme glorieux et récompenser les services de ces jeunes élèves, la municipalité de Toulon statua à leur égard de de la manière suivante : 1° à l'avenir, le logement de MM. les gardes-marines sera à la charge de la ville ; 2° lorsque les gardes seront casernés aux frais du Roi, il sera payé à chacun d'eux par la ville une indemnité de logement de neuf francs par mois. Cette décision, si honorable pour le corps des élèves de la marine, eut son effet jusqu'en 1786.

CHAPITRE XXVI.

Le prétendant Jacques III. — L'Écosse. — Expédition tentée par Louis XIV.— Expéditions diverses.— Duguay-Trouin.— Beaux faits d'armes.

Un parti considérable d'Ecossais s'était formé en faveur du prétendant Jacques III. Les presbytériens ne pouvaient supporter la domination des anglicans, et les habitans des hautes terres regrettaient leurs rois nationaux. Louis XIV espéra profiter de cette situation et fit préparer une expédition pour l'Écosse. Une grande rapidité d'exécution, en prévenant les mesures du gouvernement anglais, pouvait assurer le

succès d'une entreprise bornée à de faibles moyens. Mais Jérôme de Pontchartrain laissait dépérir la marine, et, s'il y avait des vaisseaux, les agrès et le reste manquaient; aussi ce fut à grand'peine qu'on put rassembler à Dunkerque une escadre, forte de vingt voiles, commandée par le comte de Forbin, sur laquelle le prétendant s'embarqua. Une maladie du prince ajourna encore le départ de l'escadre. Les ennemis parurent sur nos côtes; Forbin voulait différer une sortie qu'il jugeait téméraire; le prince, jeune, ardent et ambitieux, insista pour le départ. Le 17 mars, les troupes étant à bord, l'escadre française mit sous voiles.

Le lendemain, les grands vents qui régnèrent obligèrent le comte de Forbin à mouiller entre Ostende et Nieuport, au milieu des écueils. Il appareilla le 19, et le 23 il arriva en vue d'Édimbourg. Les Français tentèrent inutilement de faire soulever le pays : la reine Anne, bien servie par ses espions, avait pris ses mesures. Des forces de terre et de mer étaient échelonnées le long de la côte pour repousser toute insurrection, ainsi que la descente des Français. Le prétendant et ses officiers demandèrent à être mis à terre; Forbin s'y refusa obstinément, croyant avec raison que, dans de telles cir-

constances, toute tentative était chimérique. Alarmé sur le sort de son escadre, qui était comme enveloppée par les nombreux vaisseaux anglais, il se décida à faire route pour la France. Le lendemain la flotte anglaise parut se dirigeant vers Édimbourg, et, peu après, on la vit chasser la division française qui manœuvrait dans le but apparent d'aller dans la mer du nord. Au milieu de la nuit, Forbin changea de route et gagna le port de Dunkerque. Cette expédition inutile fut cependant conduite avec habileté et fermeté. Le vaisseau le Salisbury tomba seul au pouvoir de l'ennemi, par la témérité de M. de Nangis, son capitaine. Au lieu d'imiter la manœuvre des autres vaisseaux, il voulut attendre un des chasseurs ennemis pour le combattre : entouré par un groupe d'Anglais, il fut forcé d'amener après une résistance désespérée.

Cette année les entreprises des escadres belligérantes furent à peu près nulles dans l'Océan. L'amiral Byng, avec cinq mille hommes de troupes, échoua dans une descente qu'il tenta sur Boulogne. Une escadre anglaise vint bloquer à Dunkerque le comte de Forbin. Cet illustre marin allait profiter de l'absence des ennemis sur nos côtes pour appareiller, quand ses infirmités l'obligèrent à demander un successeur. Comme cela ar-

rive souvent chez les hommes d'une âme élevée et impétueuse, Forbin eut en lui deux êtres presque opposés, soit qu'on le prenne au commencement ou à la fin de sa carrière. Brillant d'abord, audacieux, ne doutant de rien, querelleur et prodigue, et quelquefois libertin jusqu'à la débauche ; à mesure qu'il avance dans la vie on le voit conserver les nobles facultés qui firent sa gloire, et devenir calme, prudent et d'une piété solide. M. de Tourouvre, qui lui succéda dans le commandement de sa division, prit la mer et rentra sans aucune prise. Duguay-Trouin lui-même, assailli par une série de vents contraires, revint de sa croisière d'Espagne, sans avoir rien rencontré, et tout délabré.

Dans la Méditerranée, le vice-amiral Leake fit, sans effusion de sang, l'acquisition des îles de Sardaigne et de Minorque. Cette conquête importante, due à la trahison et à l'insouciance, rendit les alliés maîtres de la Méditerranée, comme ils l'étaient de l'Océan.

Cependant la défaite d'Oudenarde et la prise de Lille avaient répandu la consternation dans tous les cœurs. Dans cette extrémité, la voix publique, interprète des soldats, demanda et obtint Villars. Tous opposaient son heureuse audace, sa fermeté et son expérience de la guerre à l'inertie et à l'ignorance des autres généraux.

Il était antipathique à la cour qui n'aimait pas son caractère franc et altier. Mais les événemens ne permettaient plus de l'oublier. Tant d'armées magnifiques, perdues par la témérité et l'imprévoyance des chefs; tant de généraux défaits et prisonniers; le sentiment national qui venait d'être humilié dans des négociations, humblement demandées à La Haye, et plus dédaigneusement encore refusées; la dépopulation, qui résultait de la guerre et de la révocation de l'édit de Nantes; la disette, un froid extraordinaire, tous les fléaux pesant sur la France; jusqu'aux malheurs intérieurs de Louis XIV, tout contribuait à jeter le roi et le pays dans une de ces crises solennelles où il s'agit de la vie d'une nation, et où il faut bien que le nom de celui qui doit la sauver soit prononcé; car ce n'était plus les provinces conquises et les rives du Rhin que l'on disputait aux étrangers, mais bien le sol de la patrie. Alors la France et son roi relevèrent la tête : il y a trop de sang généreux au cœur de ce pays pour supporter la honte. Louis en appela à la nation, elle répondit à l'appel en courant aux armes. Sous les auspices de Villars et de Boufflers, qui oubliait son ancienneté de grade pour servir son pays, une armée de jeunes soldats se forma. « C'est merveille que sa vertu et sa fermeté à souffrir la faim ! » écrivait Villars.

Cette héroïque armée ne put triompher, dans les champs de Malplaquet, du malheur qui s'attachait à la France ; elle devait venger le nom français dans les plaines glorieuses de Denain. Au milieu de nos désastres, le peu qui restait de la marine française ne dégénéra pas ; pendant que les grandes flottes des alliés portaient en Espagne et en Flandre de puissans secours, leur commerce éprouvait d'irréparables pertes.

Le convoi de Virginie, escorté par trois vaisseaux de cinquante-quatre à soixante-dix canons, doublait la pointe sud de l'Angleterre, lorsqu'il fut rencontré par Duguay-Trouin. Ce dernier, monté sur le Jason, avait avec lui les frégates la Gloire, l'Amazone et l'Astrée, commandées par MM. de Courserac, la Jaille et Kerguelin. Bien qu'inférieur en forces, Duguay-Trouin n'hésita pas à attaquer. Le combat fut long et sanglant ; il aborda le commodore anglais plusieurs fois et ne put l'amarriner à cause du mauvais temps. L'ennemi céda à l'impétuosité de l'attaque ; vingt-deux navires furent capturés ; la tempête, qui démâta la Gloire et mit les autres frégates en danger de périr, força Duguay-Trouin à abandonner ses prises, hors quatre, qu'il conduisit au port. Peu de temps après il enleva à l'abordage, avec son Jason, en présence de l'Achille et de la

Gloire, le vaisseau anglais le Bristol de cinquante canons. Poursuivi par une flotte anglaise, Duguay-Trouin prit chasse avec sa prise, profita d'une brume épaisse pour changer de route et se fit perdre par l'ennemi. Il eut le malheur de voir couler le Bristol et l'équipage français qu'il avait mis à bord, sans pouvoir le secourir.

Dans la même année, Hennequin, commandant la frégate la Thétis, en croisière aux îles d'Amérique, rencontra, près de la Havane, une division anglaise qui lui donna immédiatement chasse. Joint par le vaisseau le Windsor de soixante-dix canons, Hennequin, avec un équipage décimé par la fièvre jaune, se décide à le combattre et à l'aborder si cela est possible. L'ennemi, qui redoute l'impétuosité française, se tient au vent et canonne la Thétis à portée de pistolet. Quelques instans après, le vaisseau le Uvemest (1), de cinquante-huit, vient foudroyer la frégate du côté opposé. Entre ces deux formidables adversaires, la Thétis se défend héroïquement pendant cinq heures consécutives. Ré-

(1) Boismêlé et d'autres parlent d'un combat furieux dans lequel deux vaisseaux français forcèrent deux vaisseaux anglais à se réfugier à Malaga. — Le fait est possible et probable; mais ne l'ayant pas trouvé dans les Archives de la Marine, j'ai cru devoir le passer sous silence.

duite à rien, sans mâts, menaçant de couler, les trois quarts de son équipage hors de combat, Hennequin lui-même blessé grièvement, la frégate amène son pavillon. Pourtant, avant de se résoudre à cette cruelle extrémité, l'état-major de la Thétis exige les honneurs de la guerre, pour ce qui reste de combattans, et leur renvoi en France. Ces stipulations, que nos capitaines exigeaient presque toujours quand la fortune les trahissait, prouvent leur courage et le juste sentiment d'admiration qu'ils inspiraient à leurs ennemis.

Un homme déjà célèbre parmi les corsaires, l'ami de Duguay-Trouin, l'inflexible et hautain Cassard, se couvrait de gloire dans la Méditerranée. On avait envoyé de légères divisions chercher, ou pour mieux dire conquérir des blés en Suède, en Turquie et en Afrique. En avril, Cassard, avec deux vaisseaux et une corvette (1), après avoir conduit un convoi au cap Nègre, sur la côte de Barbarie, avait détaché le Sérieux, avec quelques marchands, pour l'île de Malte, et était parti de Tunis le 26 du même mois, escortant un convoi destiné à l'approvisionnement de Marseille. Le 29, se trou-

(1) L'Éclatant . . . . Cassard.
Le Sérieux. . . . Des Hayes.
La Diligente . . .

vant encore sur la côte de Barbarie, il découvrit la flotte de Smyrne que convoyait une escadre anglaise. Déterminé à périr plutôt que d'abandonner la flotte qu'attendait la Provence, il ordonna aux marchands de retourner à Tunis, et s'apprêta à faire face aux vaisseaux ennemis les plus avancés. Le premier qui se présenta fut l'amiral anglais; en peu de temps il le force de s'éloigner. Cassard résiste à la foule des ennemis. Un vaisseau anglais ayant voulu éviter l'abordage, fait une fausse manœuvre et offre sa poupe aux boulets français. Beaucoup de ses canons sont démontés et il perd une partie de son équipage. Après trois heures d'un engagement terrible, l'ennemi, ne pouvant vaincre l'opiniâtreté de Cassard, lâche prise et rallie son convoi. Cette affaire, qui se passa en vue des Tunisiens, dut prouver à ces barbares que les Français n'avaient pas dégénéré de leurs aïeux. L'arrivée du convoi à Marseille devint le sujet d'une ovation méritée que les habitans firent à Cassard. Ce brave marin ne pouvait soupçonner que son plus beau titre à la reconnaissance de ses concitoyens serait un jour la cause de sa perte.

La marine de France continua à se signaler en Amérique et en Afrique. M. de Costebelle, gouverneur de de Plaisance, envoie M. de Saint-Ovide s'emparer du

fort Saint-Jean, sur la côte occidentale de l'île de Terre-Neuve. Cet officier escalade les murailles et emporte la place. Il y trouve 18 canons, et 100 hommes de garnison, sans compter les habitans.

En Afrique, le chevalier Parent, avec deux vaisseaux et une frégate, attaque le fort de Gambie et le fait capituler. De là il se dirige vers l'île Saint-Thomé, aux Portugais, met pied à terre avec 470 hommes, chasse devant lui 800 Portugais, traverse trois rivières et arrive sous les remparts de la capitale : il la trouve défendue par 2,000 hommes de troupes et par un fort de 50 canons. Parent divise sa troupe en deux colonnes, attaque sur deux points, pénètre dans la ville, pousse l'ennemi de rue en rue et le force à demander quartier.

Duguay-Trouin, croisant dans la Manche, enlève le vaisseau anglais le *Glocester*, de 66 canons, après une heure de combat. Il fait deux autres prises et vient mouiller à Brest.

Un projet vaste, offrant mille difficultés, occupait alors toute la pensée de Duguay-Trouin.

Le Brésil était la source féconde des richesses du Portugal. Rio-Janeiro, capitale de ce vaste empire, rivalisait, en grandeur et en prospérité commerciale, avec

les villes les plus florissantes du monde. Déjà une escadre française avait vainement essayé de s'en emparer. La fin douloureuse de son commandant, Du Clerc, lâchement assassiné par les Portugais, après avoir vu ses compagnons d'armes décimés par le fer et les misères de tout genre, en dépit d'une capitulation, la perte de plusieurs vaisseaux, semblaient marquer au sceau de la témérité toute entreprise contre Rio-Janeiro.

Cependant Duguay-Trouin croit qu'il manquera quelque chose à sa gloire s'il ne venge pas le massacre de ses compatriotes et l'humiliation infligée à nos armes. En politique habile, il voit le Portugal dans le Brésil, et dans Rio-Janeiro la source féconde des richesses d'une métropole par elle-même impuissante. Absorbé par ces réflexions, il s'adresse au ministre de la marine et lui propose une expédition contre cette ville. Mais les arsenaux sont si dépourvus d'approvisionnemens, et le budget de la marine si insuffisant, que M. de Pontchartrain conseille à Duguay-Trouin d'ajourner l'entreprise.

Alors Duguay-Trouin fait un appel au commerce, aux riches particuliers et aux officiers militaires. Son grand nom lui procure bientôt de l'argent, des vaisseaux

et des hommes. Le 9 juin 1711, une escadre composée des vaisseaux et frégates :

Le Lys.	74 canons.	Duguay-Trouin.
Le Magnanime.	74 —	De Courserac.
Le Brillant.	66 —	De Goyon Beaufort.
L'Achille.	66 —	De Beauve.
Le Glorieux.	66 —	De la Jaille.
Le Fidèle.	66 —	De la Moinerie-Miniac.
Le Mars.	56 —	De la Cité-Danican.
L'Argonaute.	46 —	Du Bois de la Mothe.
L'Aigle.	40 —	De la Mare-de-Can.
Le Chancelier.	40 —	Du Rocher-Danican.
L'Amazone.	36 —	Duchenay.
La Bellone.	» —	De Kerguelin.
La Glorieuse.	30 —	De la Perche.
L'Astrée.	22 —	De Regon.
La Concorde.	20 —	De Pradel.
Le Patient.	galiote de 2 m.	Métifeu, m.-pilote.
La Françoise.	galiote de 2 m.	Lacallodière, *id.*

met à la voile des rades de La Rochelle, traverse le golfe de Gascogne, jette l'ancre à l'île Saint-Vincent du cap Vert, éprouve des contrariétés sous la Ligne, vient reconnaître l'île de l'Ascension, et arrive enfin, le 12 septembre, en vue de Rio-Janeiro.

Pour le succès de ce grand projet, il s'agissait de se donner toutes les chances de l'imprévu par la rapidité de l'exécution. Duguay-Trouin aussitôt se disposa à l'attaque. Ecoutons-le encore raconter avec son exac-

titude ordinaire les circonstances de cette mémorable expédition.

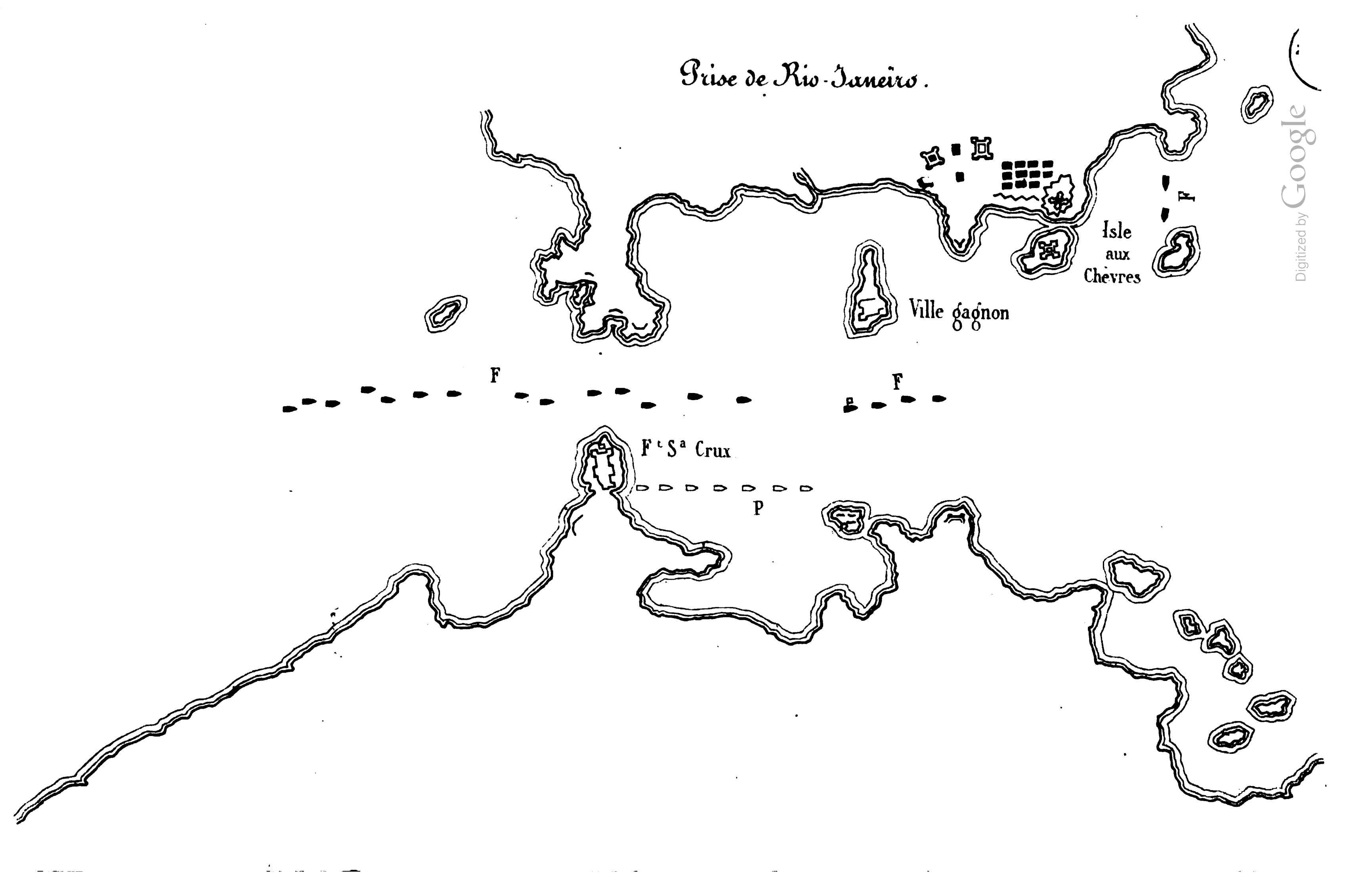
« Il est aisé de voir, dit-il, que le succès de cette entreprise dépendait absolument de ne pas donner le temps aux ennemis de se reconnaître ; ainsi sans m'arrêter un seul moment à renvoyer à bord des vaisseaux les ordres que chacun devait observer en entrant, j'ordonnai à M. le chevalier de Courserac, qui connaissait l'entrée, de se mettre à la tête de l'escadre, et à MM. le chevalier de Goyon et Beauve, de marcher immédiatement après, et je les suivis moi-même, étant alors dans la situation convenable pour voir ce qui se passait de la tête à la queue et de pouvoir y donner ordre ; je fis en même temps signal à MM. de la Jaille, de la Moinerie, Miniac, et ensuite à tous les capitaines de l'escadre, de marcher les uns après les autres, suivant le rang et la force de leurs vaisseaux, ce qu'ils exécutèrent avec tant de régularité que je ne puis assez élever leur valeur et leur bonne conduite ; je n'en excepte pas même les maîtres des deux traversiers et de la prise anglaise, qui essuyèrent le feu de toutes les batteries sans changer de route, tant il est bien vrai que le bon exemple est capable de produire des effets extraordinaires.

M. le chevalier de Courserac s'est acquis une gloire

particulière dans cette action, par la bonne manœuvre qu'il a faite, et la fierté avec laquelle il nous a montré le chemin.

Ce fut dans cet ordre que nous forçâmes l'entrée de ce port, défendu par une grande quantité d'artillerie, et par quatre vaisseaux de guerre commandés par Gaspart de la Coste, général de la flotte, que le roi de Portugal avait envoyé exprès avec des troupes pour la défense de la place. Ces quatre vaisseaux, après une canonnade assez médiocre, nous voyant manœuvrer pour les aller aborder, coupèrent leurs câbles et allèrent s'échouer sous les batteries de la ville. Nous eûmes dans cette action environ trois cents hommes hors de combat, et j'ai cru que, pour en bien juger, il était nécessaire d'ajouter ici un état de la ville et baie de Rio-Janeiro, de ses forteresses et de la situation de son entrée.

La baie de Rio-Janeiro est fermée par un goulet beaucoup plus étroit que celui de Brest; elle est défendue du côté de tribord par le fort de Ste-Croix, garni de quarante-quatre pièces de canon de tout calibre, depuis quarante-huit livres de balles jusqu'à huit; d'une autre batterie de six pièces, qui est en dehors de ce fort; et du côté de babord par le fort de St-Jean et deux


Prise de Rio-Janeiro.
Isle aux Chevres
Ville gagnon
F
F
Ft Sa Crux
P
F

autres batteries, où il y a quarante-huit pièces de canon qui croisent l'entrée, au milieu de laquelle se trouve une île ou gros rocher qui peut avoir quatre-vingts ou cent brasses de longueur.

En dedans de l'entrée, à tribord, l'on trouve une batterie nommée Notre-Dame-du-Bon-Voyage, qui est sur une montagne inaccessible où il y a dix pièces de canon de dix-huit et de vingt-quatre qui se croisent avec le fort de l'île Villegagnon, qui est à babord, où il y a vingt pièces de même calibre qui battent l'entrée de la baie.

En avant de ce dernier fort, et en avant de celui de St-Jean, est un fort nommé St-Théodose, de seize pièces de canon, qui bat la plage qui est du côté de la Carrioque, au milieu de laquelle les Portugais ont encore bâti une espèce de demi-lune.

Quand on a dépassé toutes ces batteries et tous ces forts, on voit l'Ile-des-Chèvres, qui n'est qu'à portée de fusil de la ville, du côté des Bénédictins, où il y a un petit fort à quatre bastions avec huit pièces de canon, et sur un plateau qui est au bas de l'île, une batterie de quatre pièces qui bat du côté de la mer et se croise avec le fort de la Miséricorde. Il y a encore d'autres batteries, de l'autre côté de la rade, dont je n'ai pu sa-

voir le nom. Ce qu'il y a de certain, c'est que jamais pays n'a été si bien retranché, et il n'y a pas un seul endroit où les Portugais aient cru qu'on pouvait faire descente, où ils n'aient remué de la terre, abattu des arbres et mis du canon en batterie.

A l'égard de la baie, on ne peut guère en trouver une plus belle, plus grande, ni plus commode; le mouillage y est parfaitement bon; le vent et la mer n'y entrent presque jamais, et il y a au fond une rivière qui s'étend quatorze lieues en terre du côté du nord-ouest.

La ville est bâtie le long de la mer au milieu de trois montagnes fort élevées, qui sont occupées, l'une par les Jésuites, qui est à une des extrémités, l'autre par les Bénédictins, qui est de l'autre côté, et l'autre nommée la Conception, par monseigneur l'évêque. Ces trois montagnes commandent entièrement la ville et la campagne et sont garnies de forts et de batteries.

Au dessus de celle qu'occupent les Jésuites, est un fort nommé St-Sébastien, revêtu de murailles et entouré d'un bon fossé, garni de quatorze pièces de canon et de beaucoup de pierriers; sur la gauche de ce fort, du côté de la plaine, à mi-côte, est un fort nommé St-Jacques, où il y a douze pièces de canon; un autre

nommé St-Alonzio, de huit pièces; une batterie de douze et le fort de la Miséricorde, qui est bâti sur un rocher qui avance dans la mer, où il y a douze pièces de canon qui battent du côté de l'Ile-des-Chèvres et du côté de la montagne de la Conception et de la plaine.

La montagne de la Conception est retranchée, du côté de la campagne, par un fossé, une haie vive derrière, et des pièces de canon, de distance en distance, qui en occupent tout le front.

La ville est fortifiée par des redans et des batteries, de distance en distance, dont les feux se croisent; du côté de la plaine, elle est défendue par un camp retranché et un bon fossé plein d'eau, en dedans duquel il y a deux places d'armes à pouvoir contenir quinze cents hommes en bataille, plusieurs pièces de canon, et des maisons crénelées de toutes parts. C'est le lieu où les ennemis tenaient une partie de leurs troupes. Ils avaient, de leur armée, douze à treize mille hommes, parmi lesquels plusieurs avaient servi en Espagne et s'étaient trouvés à la bataille d'Almanza, et un nombre infini de nègres.

Surpris de trouver cette place en si bon état, je m'in formai de ce qui pouvait y avoir donné lieu. J'appris que la reine d'Angleterre avait envoyé un paquebot à Lisbonne pour donner avis que l'escadre du roi, que j'a-

vais l'honneur de commander, était destinée pour Rio-Janeiro. Comme il ne se trouva point, dans ce temps-là, des bâtimens armés pour porter la nouvelle, le roi de Portugal y avait envoyé ce même paquebot qui était arrivé quinze jours avant nous; et c'est ce qui avait donné lieu au gouvernement de travailler avec tant de diligence à faire faire des retranchemens et établir des batteries dans tous les endroits où il jugea que nous pouvions l'attaquer.

Toute la journée s'étant passée à forcer l'entrée, je fis avancer la galiote et les traversiers, et je détachai, le 13, à la pointe du jour, M. le chevalier de Goyon avec cinq cents soldats d'élite pour s'emparer de l'Ile-des-Chèvres; il l'exécuta dans le moment, et en chassa les ennemis si brusquement, qu'à peine eurent-ils le temps d'enclouer leurs canons; ils coulèrent en se retirant deux de leurs plus gros vaisseaux marchands entre les batteries des Bénédictins et l'Ile-des-Chèvres, et firent sauter en l'air deux de leurs vaisseaux de guerre échoués sous le fort de la Miséricorde; mais voulant en faire autant à un troisième échoué à la pointe de l'Ile-des-Chèvres, M. le chevalier de Goyon y envoya deux chaloupes commandées par MM. de Vauréal et de Saint-Osmanne qui, malgré tout le canon de la place, s'en

rendirent les maîtres, y arborèrent le pavillon du roi, et ne purent cependant le mettre à flot, parce qu'il se trouva plein d'eau par les coups de canon dont il était percé.

M. le chevalier de Goyon m'envoya aussitôt rendre compte de la situation avantageuse de l'Ile-des-Chèvres. Je fus visiter ce poste, et l'ayant trouvé tel qu'il me l'avait marqué, j'ordonnai à MM. de la Ruffinières et Estiot, officiers d'artillerie, et à M. de Kerguelin, capitaine de brûlot, d'y établir des batteries de mortiers et de canons. M. de Saint-Simon, lieutenant de vaisseau, fut chargé du soin de faire soutenir les travailleurs avec un corps de troupes que je lui laissai. Les uns et les autres remplirent leur devoir avec tout le zèle et toute la fermeté que je pouvais souhaiter, étant exposés à un feu continuel de canon et de mousqueterie.

Cependant la plupart des vaisseaux de l'escadre manquant d'eau, il était absolument nécessaire de s'assurer de l'aiguade et de faire descendre à terre, pour couper, s'il était possible, la retraite aux ennemis et les empêcher d'emporter leurs richesses dans les montagnes. J'ordonnai, à cet effet, à M. le chevalier de Beauve de prendre le commandement des frégates *l'Amazone*, *l'Aigle*, *l'Astrée* et *la Concorde*, dans lesquelles je fis

embarquer une partie des troupes, le chargeant de s'emparer la nuit de quatre vaisseaux marchands, mouillés près de l'endroit où je comptais faire ma descente et d'y aller établir un entrepôt pour les troupes, ce qu'il exécuta avec beaucoup de régularité et de conduite; en sorte que le lendemain notre débarquement se fit avec d'autant plus de sûreté que j'en avais ôté la connaissance aux ennemis par d'autres mouvemens qui attirèrent leur attention.

Le 14 septembre, toutes les troupes étant débarquées au nombre de deux mille cent cinquante soldats et six cents matelots armés, j'envoyai MM. de Goyon et de Courserac s'emparer des deux hauteurs d'où l'on découvrait tout ce qui se passait dans la ville. Le sieur d'Auberville, capitaine de grenadiers de la brigade de ce premier, chassa quelques troupes ennemies d'un bois où elles s'étaient embusquées pour nous observer; après quoi, les troupes se campèrent dans cette disposition: l'aile droite, commandée par M. le chevalier de Goyon, occupa la hauteur qui regardait la place; l'aile gauche, commandée par M. le chevalier de Courserac, celle qui était à l'opposite; et le corps de bataille, commandé par M. le chevalier de Beauve, fut placé au milieu, aussi bien que le quartier-général, afin d'être à portée de se

soutenir les uns les autres et d'être le maître du bord de la mer, où nos chaloupes faisaient de l'eau et apportaient continuellement les munitions de guerre et de bouche dont nous avions besoin.

M. de Ricouard, inspecteur général à la suite de l'escadre, resta dans la rade pour avoir soin de nous les envoyer et de faire fournir les matériaux nécessaires à l'établissemen des batteries sur l'Ile-des-Chèvres.

Le 15, voulant couper la retraite aux ennemis et leur faire voir que nous étions maîtres de la campagne, je fis marcher toutes les troupes pour les faire paraître dans la plaine, faisant des détachemens jusqu'à portée de fusil de la place, qui tuèrent des bestiaux, pillèrent des maisons, sans que les ennemis se missent en devoir de s'y opposer, et cela dans l'espérance que nous nous engagerions dans leurs retranchemens, où notre défaite leur paraissait certaine par la situation du terrain; mais pénétrant bien leur intention et voyant qu'ils ne branlaient point, je fis retirer les troupes, après avoir donné toute mon attention à bien reconnaître le pays, que je trouvai si impraticable, qu'il me parut impossible, même avec dix mille hommes, de pouvoir jamais couper la retraite aux ennemis, ni les empêcher de sauver leurs richesses; j'en fus entièrement convaincu, lors-

qu'en ayant remarqué une partie au pied des montagnes, je voulus les faire couper par un bataillon du *Lys* et celui du *Magnanime*, que je fis couler à droite et à gauche; mais s'en étant approchés avec bien de la peine, ils trouvèrent un marais et des halliers impénétrables qui les arrêtèrent tout court et les obligèrent de s'en revenir.

Le 16, un de nos détachemens s'étant avancé, les ennemis firent jouer un fourneau avec tant de précipitation qu'il ne fit aucun désordre. Ce même jour, je chargeai MM. de Beauve et de la Calandre d'établir une batterie de dix pièces de canon sur une presqu'île qui prenait les batteries des Bénédictins à rebours; ils y firent travailler si vivement que, dans 36 heures, elle fut en état de tirer.

Le 17, les ennemis brûlèrent de grands magasins remplis de sucre, d'agrès et de munitions, sur le bord de la mer; ils firent aussi sauter en l'air le dernier de leurs quatre vaisseaux de guerre, échoué sous les Bénédictins, et brûlèrent deux autres bâtimens appartenant au roi de Portugal, qui touchaient à terre.

Le 18, les ennemis firent sortir de leurs retranchemens douze cents hommes de leurs meilleures troupes pour enlever un de nos postes avancés. Le sieur de

Liesta, qui le gardait avec cinquante soldats, quoique surpris et attaqué vivement, tint ferme, et donna le temps à M. le chevalier de Goyon d'y envoyer le sieur de Bourville, aide-major de sa brigade, avec les compagnies des sieurs Droualien et d'Auberville, qui chassèrent les ennemis après en avoir laissé plusieurs sur la place. Je fis interroger quelques uns de leurs blessés sur les lieux mêmes, où j'arrivai assez à temps pour être témoin de la valeur des officiers qui défendaient ce poste. Le sieur de Pontlo-Coët-Logon, aide-de-camp de M. le chevalier de Goyon, y fut blessé avec environ vingt-cinq soldats hors de combat. Ce même jour, la batterie de MM. de Beauve et de la Calandre commença à tirer sur les batteries et retranchemens des Bénédictins.

Le 19, M. de Ruffinières m'ayant informé qu'il y avait cinq mortiers et dix-huit gros canons en batterie sur l'Ile-des-Chèvres, j'envoyai sommer le gouverneur de se rendre, et, sur sa réponse pleine de fermeté, je l'attaquai vivement. Je fus pour cet effet, avec M. le chevalier de Beauve, le long de la côte, depuis le camp jusqu'à l'Ile-des-Chèvres, reconnaître les endroits par où nous pourrions plus aisément forcer les ennemis. Nous remarquâmes cinq vaisseaux marchands, à demi-portée

de fusil des Bénédictins, qui pouvaient servir d'entrepôt à une partie des troupes qui seraient destinées à attaquer ce poste; j'ordonnai pour cela que l'on fît avancer le *Mars*, avec nos deux batteries, et de le placer à portée de les soutenir en cas de besoin.

Le 20, j'envoyai ordre au vaisseau le *Brillant* de s'approcher du *Mars*, et je fis faire, de toutes les batteries et des vaisseaux, un feu continuel, tandis que je m'occupais à donner des ordres nécessaires pour attaquer le lendemain.

La nuit du 20 au 21, je détachai une partie des troupes pour aller se loger dans les vaisseaux que j'avais remarqués auprès des Bénédictins. Les ennemis s'en étant aperçus, firent sur nos chaloupes un grand feu de mousqueterie, qui fut bientôt ralenti par le canon de nos batteries et celui du vaisseau le *Mars*, qui jeta une grande consternation dans la ville.

Le 21, à la pointe du jour, je m'embarquai avec le reste des troupes pour aller commencer l'attaque, ordonnant à M. le chevalier de Goyon de filer le long de la côte avec sa brigade, afin d'attaquer les ennemis par différens endroits.

Sur ces entrefaites, le sieur de Lasalle, qui avait été fait prisonnier avec M. Du Clerc, à qui il avait servi

d'aide-de-camp, s'étant échappé des ennemis, vint se rendre à nous pour me donner avis que les ennemis abandonnaient la place avec une terreur étonnante; qu'en se retirant, ils avaient mis le feu à un des plus riches magasins de la ville, et qu'ils avaient miné le fort des Jésuites et celui des Bénédictins, pour faire périr une partie de nos troupes; qu'il s'était hasardé à tout pour venir nous en avertir. Toutes ces circonstances, qui d'abord me parurent incroyables et qui se trouvèrent cependant vraies, me firent précipiter notre marche. Nous nous emparâmes sans résistance, et avec la précaution requise, des hauteurs de la Conception et des Bénédictins; je descendis ensuite dans la place avec M. le chevalier de Courserac et huit compagnies de grenadiers, pour me rendre maître des forts de Saint-Sébastien et Saint-Jacques; et de Beauve prit le commandement du reste des troupes, avec défense, sous peine de la vie, aux soldats de s'écarter ou de quitter leurs rangs.

En entrant dans cette ville abandonnée, nous trouvâmes ce qui restait de prisonniers de la défaite de M. Du Clerc, qui, ayant brisé les portes de leurs prisons, s'étaient déjà répandus pour enfoncer et piller les maisons qu'ils connaissaient les plus riches. Cet objet excita l'avidité des soldats et les porta d'abord à se débander;

mais j'en fis faire sur-le-champ une punition exemplaire qui les arrêta, ordonnant que les prisonniers fussent conduits et consignés sur la hauteur des Bénédictins; ensuite, je me rendis maître des forts et de tous les postes qui méritaient attention, et, après avoir fait éventer les mines, j'en laissai le commandement à M. le chevalier de Courserac, à qui je donnai ordre de faire avancer sa brigade pour en prendre possession.

Cela fait, je vins rejoindre MM. de Goyon et de Beauve, afin de conférer avec eux sur les moyens d'empêcher le pillage qui me paraissait inévitable dans une ville abandonnée et ouverte du côté de la mer et de la terre. Cependant je fis mettre des corps-de-garde, poser des sentinelles dans les endroits qui le demandaient, et j'ordonnai que l'on fît nuit et jour des patrouilles, avec défense, sous peine de la vie, aux matelots et soldats, d'entrer dans la ville sous quelque prétexte que ce fût; en un mot, je ne négligeai aucune des précautions que je pouvais prendre; mais l'avidité du gain et l'espoir du pillage l'emportèrent sur la crainte des châtimens. Les corps-de-garde et les patrouilles, que j'avais ordonnés, furent les premiers à augmenter le désordre pendant la nuit, en sorte que le lendemain matin, les trois quarts des maisons ou magasins se trouvèrent enfoncés, les vins

répandus, les marchandises et les meubles épars au milieu des rues, et, enfin, tout se trouva dans un désordre et une confusion si grande que j'ordonnai sans balancer que l'on cassât la tête à ceux qui se trouvèrent dans le cas du ban; mais les châtimens réitérés n'ayant pas été capables d'arrêter cette fureur, je n'eus d'autre parti à prendre, pour sauver quelque chose, que celui d'employer pendant le jour la meilleure partie des troupes à transporter ce qu'on put ramasser d'effets ou de marchandises dans des magasins que je fis établir, où M. de Ricouard eut soin de mettre des gens de confiance et des écrivains du roi.

Le 23, j'envoyai sommer le gouverneur de Sainte-Croix qui se rendit à capitulation. M. de Beauville, aide-major-général, fut en prendre possession, aussi bien que des forts de l'île Villegagnon, Saint-Jean et autres batteries de l'entrée.

J'appris cependant, par différens nègres qui se rendirent à nous, que le gouverneur de la place et le général de la flotte, ayant ramassé les débris de leurs troupes à une lieue et demie de nous, attendaient un puissant secours, commandé par Antoine d'Albuquerque, général des mines, fort estimé; ainsi il était nécessaire de s'assurer contre les entreprises des ennemis. J'établis

pour cet effet M. le chevalier de Goyon, avec sa brigade, dans les retranchemens qui regardaient la plaine, et M. le chevalier de Beauve, avec le corps de bataille, sur la hauteur de la Conception, où le quartier-général fut placé pour être à portée de descendre dans la plaine et de secourir ceux qui en auraient besoin ; à l'égard de la brigade de M. le chevalier de Courserac, elle était déjà destinée à garder les forts et la hauteur des Jésuites.

Ayant l'esprit en repos de ce côté là, il fallait penser sérieusement aux intérêts du roi et à ceux des armateurs. Les ennemis avaient emporté leur or, brûlé les meilleurs vaisseaux et leurs magasins les plus riches, et tout le reste demeurait en proie à la fureur du pillage, qu'aucun châtiment ne pouvait arrêter ; d'ailleurs il était impossible de conserver cette colonie par rapport au peu de vivres qui s'étaient trouvés dans la place, et à l'impossibilité de pénétrer dans le pays.

Tout cela bien considéré, je pris le parti d'envoyer dire au gouverneur que, s'il tardait plus long-temps à racheter sa ville par une bonne contribution, j'allais la mettre en cendres et saper les fondemens ; afin même de lui rendre cette menace plus sensible, je détachai deux compagnies pour aller brûler toutes les maisons de

campagne à demi-lieue à la ronde, ce qu'ils exécutèrent. Mais étant tombées dans un corps d'ennemis fort supérieur, elles auraient été taillées en pièces, si je n'avais eu la précaution de les faire soutenir par deux autres compagnies de grenadiers, commandées par les sieurs de Brignon et de Chéridan, lesquels, soutenus par une compagnie de caporaux que j'avais choisis pour ma garde, enfoncèrent les ennemis, en tuèrent plusieurs et mirent le reste en fuite. Leur commandant, nommé Amara, homme de réputation, demeura sur la place.

Les sieurs de Brignon et de Chéridan, et le sieur de Kerret-Kavel, garde de la marine, se distinguèrent dans cette action. Le sieur de Brignon, entre autres, perça le premier, la baïonnette au bout du fusil, à la tête de sa compagnie, dont étaient officiers les sieurs Dubodon et de Martonne, gardes de la marine. Comme cette affaire pouvait devenir sérieuse, je fis avancer M. le chevalier de Beauve avec six cents hommes, qui pénétra encore plus avant, brûla la maison qui servait de retraite au commandant de cette troupe, et se retira.

Le gouverneur, après cet échec, m'envoya un maître-de-camp et le président de la chambre pour traiter avec moi; ils me représentèrent que le peuple les ayant abandonné et transporté tout leur or dans les monta-

gnes, il leur était impossible de trouver plus de 600,000 croisades pour la contribution que je souhaitais; encore me demandaient-ils un assez long terme pour faire revenir l'or appartenant au roi, que l'on avait transporté bien avant dans les terres. Je rejetai cette proposition, et congédiai ces députés, après leur avoir fait voir que je faisais miner les endroits que le feu ne pouvait détruire. Cependant je restai encore six jours sans entendre parler du gouverneur; j'appris même qu'Antoine d'Albuquerque devait arriver incessamment, et qu'il avait dépêché un courrier pour lui en donner avis. Je jugeai de là que c'était une nécessité de faire un effort avant cette jonction si je voulais en tirer parti, et, comme il n'y avait pas de temps à perdre, je fis mettre le lendemain, à la pointe du jour, toutes les troupes en marche, et, malgré la difficulté des chemins, j'arrivai de bonne heure en présence des ennemis, si près d'eux, que l'avant-garde, commandée par M. le chevalier de Goyon, se trouva à demi-portée de fusil de la première hauteur qu'ils occupaient et sur laquelle une partie de leurs troupes parut en bataille. Le gouverneur, surpris, renvoya deux officiers pour me représenter qu'il m'avait offert tout l'or dont il pouvait disposer pour rachat de sa ville; qu'il lui était absolument impossible d'en trou-

ver davantage; que tout ce qu'il pouvait faire au monde était d'y ajouter 10,000 croisades de sa propre bourse, cent caisses de savon et les bœufs dont j'aurais besoin pour la subsistance de mes troupes; qu'après cela j'étais le maître de le combattre, de détruire la colonie, de prendre tel parti que je voudrais.

J'assemblai le conseil là dessus, qui, par une infinité de considérations sensibles, fut d'avis d'accepter la proposition plutôt que de tout perdre; je me fis donner des otages, avec soumission de payer le tout sous quinze jours.

Le lendemain 11 décembre, Antoine d'Albuquerque arriva avec trois mille hommes de troupes, moitié cavalerie, moitié infanterie, et plus de six mille nègres bien armés, ce qui nous engagea à nous tenir sur nos gardes.

Cependant on travaillait toujours à transporter dans les vaisseaux de l'escadre le peu de sucre qui s'était trouvé, et à remplir les magasins des autres marchandises que l'on pouvait ramasser. Elles n'étaient malheureusement presque que pour la mer du Sud, et seraient tombées en pure perte si on les avait rapportées en France; mais ce qui nous restait de vaisseaux ennemis étant dénués d'agrès et de munitions, n'étaient nulle-

ment en état d'entreprendre un long voyage; il ne s'en trouva qu'un seul de 150 tonneaux, qui ne pouvait contenir qu'une partie des marchandises; de manière que, pour sauver le reste, il fut jugé à propos, pour le bien du service, d'y joindre la frégate la *Concorde*. Après avoir pris là-dessus l'avis de M. Ricouard, je fis travailler au chargement de ces deux vaisseaux avec toute la diligence et l'ordre qu'on y put apporter. Il restait encore trois cent cinquante caisses de sucre qui ne pouvaient tenir dans les vaisseaux de l'escadre, par rapport à la quantité d'eau qui leur était nécessaire pour le retour; je les fis charger dans la moins mauvaise de nos prises, que chaque vaisseau contribua à équiper, et dont M. de la Ruffinières voulut bien prendre le commandement. Toutes les autres furent vendues par MM. de Ricouard et de la Moinerie, que je chargeai de ce détail, aussi bien que les marchandises qui se trouvèrent avariées, dont on tira ce que l'on put.

Le 11 novembre, les ennemis ayant achevé leur dernier paiement, je leur remis la ville, fis rembarquer les troupes, et gardai seulement les forts de Villegagnon, l'Ile-des-Chèvres et ceux de l'entrée, afin d'assurer notre départ.

Le 13, après avoir fait mettre le feu aux vaisseaux qui

étaient échoués sous l'Ile-des-Chèvres, et à un bâtiment que l'on n'avait point trouvé à vendre, nous mîmes à la voile, avec environ trois mois d'eau et de vivres, embarquant avec nous un officier, quatre gardes de la marine et trois cent cinquante soldats qui restaient de la défaite de M. Du Clerc, que nous avions trouvés dans un état à faire pitié. Tous les autres officiers avaient été renvoyés à la baie de tous les Saints; je comptais bien aller les délivrer, et tirer même de cette colonie une nouvelle contribution; mais nous avons été si cruellement traversés par les vents, que nous avons consommé plus de quarante jours à gagner seulement la hauteur de cette baie, de manière qu'il nous restait à peine de quoi conduire en France l'escadre que le roi m'a fait l'honneur de me confier, et qu'il ne m'est pas permis d'exposer témérairement. Je fus même obligé de laisser la prise commandée par M. de la Ruffinières, parce qu'elle me faisait perdre trop de chemin, et que, dans la disette de vivres où j'étais, le moindre retardement était d'une extrême conséquence. La frégate *l'Aigle* eut ordre de l'escorter jusqu'en France et de ne la point abandonner.

Le même jour que l'escadre mit à la voile, les deux vaisseaux *la Notre-Dame de l'Incarnation* et *la Con-*

corde firent route pour la mer du Sud, équipés de tout ce qui leur était nécessaire.

Après quarante jours de vents contraires, nous passâmes enfin la ligne le 25 décembre.

Les vents étant devenus plus favorables, nous nous trouvâmes le 19 janvier à la hauteur des îles Açores. Jusque là l'escadre s'était heureusement conservée; mais ayant essuyé dans ce parage trois coups de vent consécutifs avec beaucoup de violence, tous les vaisseaux furent forcés de plier au gré du vent, se trouvèrent entièrement dispersés, et quelques uns même assez incommodés, de sorte que nous ne pûmes rejoindre que le vaisseau *le Brillant*, et les frégates *l'Amazone*, *l'Argonaute*, *l'Astrée* et *la Bellone*. Nous n'avons eu depuis connaissance que de *l'Achille*, qui, pendant le dernier coup de vent, avait fait le signal d'incommodité, et était ensuite arrivé vent arrière. Je crois qu'il aura relâché à la Corogne pour se raccommoder et se mettre en état de revenir désarmer à Brest.

Après avoir mis plusieurs fois en travers pour attendre nos vaisseaux, nous continuâmes notre route pour nous rendre à Brest, où nous sommes arrivés le 6 février.

Ce beau fait d'armes excita une admiration générale en Europe. On s'étonnait avec raison qu'avec de si faibles

moyens les Français eussent forcé une ville défendue d'une manière si formidable. Le Portugal fut attéré de cette perte; Cassard vint encore augmenter les alarmes de ce pays, dont les établissemens, situés au cap Vert, furent en partie détruits par cet intrépide marin. Massurant, Surinam, appartenant aux Hollandais, les îles anglaises de Montenard et de Saint-Christophe se rendirent à ses armes.

CHAPITRE XXVII.

Trève entre la France et le Portugal. — L'Angleterre consent à la paix. — Traité d'Utrecht. — Causes de ce traité.

Ces échecs maritimes, survenus coup sur coup, déterminèrent la trève conclue entre la France et le Portugal. L'Angleterre ne tarda pas à entrer dans cette voie pacifique; elle était fatiguée et mécontente d'une guerre faite pour le compte de la maison d'Autriche (1). Les

(1) Il était temps, dit le célèbre Bolingbroke, ambassadeur d'Angleterre à Paris, de la sauver (la nation anglaise) de l'insolvabilité totale et d'une banqueroute, en abandonnant un plan de conduite qui n'était sou-

hauteurs de Marlborough et de la duchesse, sa femme, l'ascendant marqué des tories dans les affaires, l'antipathie naturelle d'Anne pour les whigs, les malheurs du commerce, la destruction récente, par une tempête, de l'escadre anglaise de sir Walker à l'embouchure du golfe de Saint-Laurent, les victoires de l'armée franco-espagnole sur les Anglo-Allemands à Brihuega et à Villaviciosa qui consolidaient le trône de Philippe V, hâtèrent les résolutions du conseil de la reine. Comme garantie, Louis XIV dut céder provisoirement Dunkerque aux Anglais. Cette dure nécessité aplanit les difficultés entre les deux nations, et l'Angleterre retira ses troupes de l'armée coalisée. Il fallut forcer l'Allemagne et la Hollande à la paix; la victoire de Denain et le passage du Rhin par Villars amenèrent enfin les traités de Rastadt et d'Utrecht et terminèrent cette longue et terrible guerre de la Succession qui consacra, en définitive, la succession de la maison de Bourbon au trône de Charles-Quint.

A l'égard de l'Angleterre, la France reconnut la succession protestante dans la maison de Hanovre, se dé-

tenu que par les préjugés d'un parti, par le caprice de quelques particuliers, l'intérêt personnel de plusieurs, par l'ambition et l'avarice de nos alliés.

sista de ses prétentions à la couronne d'Espagne, promit la démolition du port de Dunkerque, céda Terre-Neuve, l'Acadie, la baie d'Hudson et les pays circonvoisins avec la réserve d'y continuer ses pêches (1).

Quant à l'Autriche, la France reconnut sa prise de possession de Naples, de Milan, de la Sardaigne, etc.; à son tour l'Autriche souscrivit à la réintégration des électeurs de Bavière et de Cologne dans la confédération Germanique. L'empire fut rétabli dans le *statu quo* d'avant la guerre.

Pour la Hollande, la France remit à la république la portion des Pays-Bas appartenant à l'Espagne, sous condition qu'elle les remettrait à l'Autriche. La Hollande restitua Lille et plusieurs autres places frontières ; elle fit un traité de commerce avantageux avec la France.

Avec le Portugal, la France consentit à une nouvelle délimitation dans l'Amérique méridionale; le Portugal y gagna le territoire situé entre le Maragnon et l'Oyapoc.

Avec la Savoie, la France reconnut au duc la dignité

(1) Cette réserve pensa brouiller les deux nations. Les Anglais voulaient la pêche exclusive, et Louis XIV, qui sentait que ce serait la ruine de l'inscription maritime en France, s'y refusa obstinément, disant « qu'il continuerait la guerre plutôt que de céder sur un point si capital.

royale et la possession de la Sicile avec une meilleure délimitation de frontières.

L'Espagne conclut le 13 juillet 1713 deux traités avec l'Angleterre et la Savoie.

A la première, elle céda Gibraltar et l'île Minorque, et lui fit les concessions du marché de l'Assiento, dont nous aurons occasion de parler; concessions les plus étranges que le monopole maritime eût jamais inventées et dont l'Espagne reconnut bientôt les désastreux effets.

A la Savoie l'Esapgne abandonna la Sicile et elle adopta les clauses du traité signé entre la France et cette puissance.

Malgré l'union politique des couronnes de France et d'Espagne, le traité d'Utrecht n'apporta aucun grand changement dans l'équilibre des puissances continentales de l'Europe. L'Angleterre seule acquit de grands avantages : par Gibraltar, Minorque et le Portugal, elle balança l'influence française en Espagne.

La Grande-Bretagne, en se chargeant, comme elle le fit, des deux tiers des dépenses de mer, et rejetant sur la Hollande la même proportion de celles de terre, diminua d'autant les forces maritimes de cette république, pendant qu'elle augmentait les siennes proportionnellement.

L'intérêt mercantile, qui servait de ligne de conduite à l'Angleterre, lui fit demander et obtenir les conditions les plus avantageuses. Ses traités de commerce, ses conquêtes coloniales lui assurèrent le monopole des possessions espagnoles et portugaises, et la supériorité sur la Hollande.

C'est, dans ces traités, qu'il faut chercher le principe de la grandeur britannique, ainsi que l'origine de la guerre de 1744. Ses relations sur le continent s'établirent sur des bases solides. Elle eut l'Autriche, les princes allemands à sa solde, et joua dès lors le rôle principal dans les guerres et les négociations.

Les erreurs des hommes d'Etat de cette époque donnèrent, il est vrai, une grande force à l'Angleterre. C'est qu'on persistait à penser que l'équilibre politique de l'Europe, que le contre-poids se trouvait sur le continent, tandis qu'il fallait le chercher sur les mers. Le monde ancien et le monde moderne jusqu'au XVII[e] siècle, avaient fait la guerre à force d'hommes ; depuis Nimègue elle ne se faisait plus qu'à force d'argent, surtout parce qu'elle se faisait sur mer, et qu'une bonne marine exige de grandes dépenses pour être productive.

C'était une ère nouvelle, un avenir que bien peu de

politiques surent comprendre. Absorbés par des haines mesquines, ces hommes d'Etat oublièrent que l'équilibre européen sur terre était devenu presque inébranlable. C'est qu'en effet on n'envahit plus des provinces entières sans des efforts qui épuisent et des démonstrations de puissance qui alarment toutes les nations voisines. Louis XIV, pour avoir voulu arrondir ses États et constituer la France comme elle devrait l'être, eut l'Europe contre lui et fut accusé de prétendre à la monarchie universelle.

Les conquêtes du commerce, au contraire, qui donnent de l'argent, se font sans bruit et insensiblement; elles n'excitent pas l'inquiétude des nations, elles leur offrent au contraire de nouvelles jouissances. Elles n'épuisent pas le peuple conquérant, elles l'enrichissent en étendant son territoire. C'est ainsi que l'Angleterre a conquis une partie du globe sans presque donner l'éveil à l'Europe, et l'envahissement d'une province, autrefois française, a armé tous les peuples contre nous.

Le commerce est une guerre pacifique, mais une guerre qui fait disparaître toutes les limites devant le génie de l'homme; il lui faut les mers pour grandes routes, des idées, des richesses, de la civilisation et de la puis-

sance. On sait comme l'Angleterre a compris et appliqué cette vérité.

Si l'esprit de vertige n'avait pas égaré les États de Hollande, ils se fussent efforcés de régler l'équilibre du monde commercial comme la France celui du monde politique. En faisant un traité de commerce avec la France et l'Espagne sur des bases équitables, ils obligeaient l'Angleterre de traiter avec eux et ces deux puissances. Ce fait seul contraignait la Grande-Bretagne, pour conserver son commerce, à révoquer son acte de navigation, acte monstrueux honteusement subi par l'Europe. Le commerce, revenu à son indépendance naturelle, formait entre ces trois puissances des relations d'intérêt politique qui eussent arrêté l'ambition des Anglais. S'ils avaient voulu, en effet, envahir et monopoliser le monde maritime, aussitôt la France, l'Espagne et la Hollande auraient augmenté, entr'elles, leurs relations réciproques et restreint, le plus possible, leurs affaires commerciales avec cette nation. Favorisant le commerce des autres peuples, encourageant leurs propres exportations et importations; s'opposant, avec discernement, à tous les règlemens qui auraient porté atteinte à l'indépendance des mers; réglant, en tous temps et en tous lieux, leur conduite sur celle du peu-

ple anglais, ces trois pays, par leur alliance, mettaient un frein à l'avidité britannique et faisaient que, sans crainte, du côté de la mer, la France pouvait tendre aux nations amies une main plus libre et plus puis sante.

CHAPITRE XXVIII.

Organisation de la marine. — Recrutement de l'état-major des vaisseaux. — Construction des vaisseaux. — Grandeur du siècle de Louis XIV; esprit dont la marine était animée dans ce siècle. — Administration de la marine.

Nous avons vu comment se composait le personnel militaire et civil de la marine au commencement du dix-septième siècle. Plus tard, vers l'époque de la guerre de Hollande, l'accroissement des forces maritimes de la France, le progrès de la navigation et l'établissement des corps militaires permanens, firent songer à créer une source plus abondante de recrutement pour le personnel de l'état-major des vaisseaux. Richelieu en con-

çut l'idée en faisant naviguer sur des navires, dits d'instruction, plusieurs jeunes gentilshommes qu'on formait ainsi au métier de la mer. Colbert et Seignelay, s'emparant de cette idée, fondèrent les écoles des gardes-marines qui subsistèrent jusqu'à l'époque de la révolution, où elles furent abolies pour être, tour à tour, rétablies à bord des vaisseaux, dans une ville de l'intérieur, et puis enfin à bord du vaisseau l'*Orion*, sous la dénomination d'École des élèves ou aspirans de la marine. Dans l'ancienne marine, l'étude de la géographie, des sciences mathématiques, de l'astronomie, l'art du dessin, celui de la construction des vaisseaux, l'exercice de la manœuvre et de l'artillerie, suffisaient aux besoins du service nautique. Pour développer les forces des élèves, on exigeait d'eux l'art de l'escrime et de la danse. Si leur instruction était inférieure à celle de nos élèves, leur éducation était en revanche bien supérieure. Colbert avait trop d'élévation dans l'esprit pour ignorer que l'instruction seule fait des hommes prétentieux, pleins d'eux-mêmes et souvent vicieux, tandis que la solide éducation forme les caractères et donne des héros à la patrie.

Cependant les nombreux armemens des dernières années du dix-septième siècle, et le personnel des of-

ficiers à bord de chaque vaisseau et navire ayant été considérablement augmentés rendirent les écoles insuffisantes pour l'entretien des états-majors de la flotte (1). M. de Pontchartrain eut recours aux capitaines marchands, pilotes et maîtres d'équipage ayant fait preuve de mérite et d'intelligence. Ils furent mis à la suite des enseignes et embarqués de préférence sur les corvettes et les navires de charge. En général, ces derniers navires étaient commandés par ces officiers. Les brûlots, dont la direction et la manœuvre demandaient des hommes habiles autant qu'intrépides, étaient aussi confiés à ceux de ces officiers qui étaient éprouvés par quelqu'action d'éclat. Les capitaines de brûlots, embarqués sur les vaisseaux, prenaient rang immédiatement après les lieutenans de vaisseau.

Sous les règnes de Louis XV et de Louis XVI, les officiers dont nous venons de parler, prirent le nom d'officiers auxiliaires, officiers bleus. Le ministre, en les appelant au service du roi, leur délivrait une commission de lieutenant de frégate, limitée

(1) **Liste générale des officiers de la marine**

Aux époques ci-après, les élèves non compris.

Années	1675. —	1685 —	1696 —	1710 —	1734 —	1742 —	1784
Officiers	392 —	453 —	1138 —	1041 —	644 —	659 —	1198

par la durée de la campagne ou de la guerre. Ils portaient en service le petit uniforme bleu de la marine royale. Tant que ces officiers furent soutenus et protégés, ils fournirent à la marine militaire des sujets distingués. Mais, après Louis XIV, dégoûtés, raillés par un corps trop exclusif, les plus capables préférèrent leur premier état à la position que Jean-Bart, Duguay-Trouin, Cassard avaient ambitionnée. Il résulta, de cet état de choses, que la marine ne se recruta plus que parmi les capitaines marchands sans emploi, c'est à dire parmi ceux qui se trouvaient les moins habiles et les moins instruits. Dès lors cette mesure qui, dans le principe, avait été trouvée si bonne, fut totalement décréditée et ruinée dans l'opinion de la marine.

Sous Louis XIV comme sous Louis XIII, l'autorité des capitaines était grande et leur responsabilité redoutable. Isolé au sein de son équipage, l'officier commandant vivait seul, à quelque exception près. Il était tenu d'offrir la table à l'état-major. Les équipages n'étaient plus nourris par le capitaine, comme cela se pratiquait jadis ; l'État se chargeait de leur subsistance et de leur paie.

A mesure que l'instruction et les connaissances nautiques s'étendirent, les officiers intermédiaires, les maî-

tres et les pilotes, et perdirent de leur importance; l'autorité et le prestige attachés au grade de l'officier s'en accrurent, et le capitaine devint comme une espèce de roi ou de dictateur qui, d'un seul mot, portait la joie ou l'épouvante dans un équipage tout entier. L'opinion et le législateur, en consacrant une pareille puissance chez le capitaine, lui demandaient en revanche de grandes et solides qualités. A la fois le plus instruit, le plus expérimenté de tous, il devait être aussi le plus courageux. A l'article XXXVI des ordonnances de 1689, il est dit : « Fait » défense Sa Majesté à tout capitaine et autre officier de » marine commandant l'un de ses vaisseaux de guerre, » de le rendre jamais à ses ennemis, pour quelque raison » que ce puisse être, voulant qu'il se défende jusqu'à » l'extrémité, et qu'il se laisse forcer l'épée à la main, » même brûler. Celui qui fera le contraire sera jugé au » conseil de guerre et puni de mort, suivant les circons» tances de l'action (1). »

Le grand nombre des vaisseaux réunis, le besoin de primer de manœuvre un ennemi habile, firent comprendre la nécessité de correspondre avec célérité et

(1) Si cette ordonnance s'était maintenue, nous n'aurions pas à déplorer certaines actions maritimes qui ont malheureusement terni la renommée de la marine républicaine et impériale.

à de grandes distances. Le duc d'Yorck imagina des pavillons formulant des expressions déterminées, qui, hissés au haut des mâts, fissent connaître la pensée, les ordres de l'amiral. Cette invention simple procura aux marins une langue, rendit plus facile et plus prompt le mouvement des armées, et contribua, sans aucun doute, à amener des modifications dans la manière de combattre. Les armées cherchèrent à se couper, à se traverser, à mettre une portion de la ligne ennemie entre deux feux. Ruyter se servit des signaux avec beaucoup d'habileté dans le combat du 7 juin 1673 où il dégagea Tromp en péril.

Cependant la langue des signaux était encore élémentaire. Ruyter avait quatre-vingts articles seulement pour ses quatre-vingts vaisseaux; Duquesne soixante-neuf; Tourville les porta à cent soixante-quinze.

Les guerres stratégiques donnèrent une grande extension aux signaux; on voulut tout savoir, tout dire. Des ouvrages de mérite parurent, qui consacrèrent des idées fausses; on formula tout en système; la ligne de bataille devint une base mathématique. Les capitaines, se fiant aux signaux, presque sans responsabilité, perdirent l'action et l'inspiration; on vit dans les combats de braves capitaines rester dans l'inaction

par un point d'honneur fatal. Suffren, et plus tard Nelson, protestèrent contre ces erreurs déplorables ; ils disaient : « Les signaux sont inutiles quand chacun est disposé à faire son devoir. » « La grande affaire, ajoutait Nelson, est de nous soutenir les uns les autres et de serrer l'ennemi de près. » Ce principe, qui fit sa renommée, avait fait la gloire de Duquesne, de Tourville, de d'Estrée, etc., etc. Convaincus, comme ils l'étaient, que, dans le désordre d'une mêlée, il y avait impossibilité d'ordonner des mouvemens particuliers. Ces grands hommes posaient en maxime : « Que tout capitaine devait le sacrifice de son vaisseau à la conservation du pavillon-commandant sous lequel il servait. » De là cette ardeur, ces généreux élans qui ont immortalisé la marine de Louis XIV.

Le vaisseau, en particulier, et les escadres, en général, avaient également gagné, dans la manière d'organiser pour le combat, les forces de leur personnel et de leur matériel.

« Le maistre de l'arrière (1) aura soin que rien ne manque pour estre en estat tant haut que bas, et pensera soigneusement à tous les accidens qui peuvent

(1) Armée du duc d'York et du comte d'Estrées.

arriver dans un combat, afin d'y pouvoir remédier.

» Celuy de l'avant aura le mesme soin, ayant ses manœuvres débarrassez, de manière qu'elles ne puissent incommoder le canon.

» Ceux qui sont destinés pour les hunes, doivent avoir en chacune une petite baille, pleine d'eau amarée en lieu commode, un seau de cuir avec son raban qui aille jusqu'en bas, une vadrouille avec son raban, ayant aussi leurs grenades ou autres artifices dans une baille amarée et couverte d'une peau de mouton ou autre dans la grande hune ; ils auront encore une grosse hache, une hache d'armes et trois ou quatre mousquetons. Les hunes de mizaine, de beaupré et d'artimon seront garnies de mesme, particulièrement celle de beaupré de deux bonnes haches, et ceux qui seront dedans, prendront bien garde de jeter leurs artifices, de manière qu'ils ne puissent tomber ailleurs que dans le vaisseau ennemy.

» L'armement de la grande chaloupe sera de deux pierriers garnis, quatre mousquetons, six pistolets, douze espontons, six sabres, quatre haches d'armes, vingt grenades, quatre pots à feu distribués à l'avant, à l'arrière, et au milieu ; de plus, quatre mousquetaires et un bon grapin à main.

» La petite chaloupe, un pierrier, deux mousquetons, quatre pistolets, huit espontons, quatre sabres, deux haches d'armes, douze grenades, deux pots à feu, deux mousquetaires avec aussi son grapin.

» Le maistre canonnier doit être en la grande batterie partout où il croira estre utile, où il verra du désordre, ou quelque pièce offensée pour y remédier; il doit montrer à tous les canonniers le lieu où ils prendront les choses dont ils auront besoin.

» Il chargera un homme de la distribution de tous les artifices à tous ceux qui seront destinez pour en jetter; lequel aura aussi soin d'amarer une baille au pied de chaque mat du costé qu'on ne se battra point, avec des grenades et pots à feu, les dites bailles couvertes d'une peau de mouton et élevées sur la moitié de la baille.

» Le maistre canonnier avant le combat, et mesme avant que de passer les poudres, fermera l'écoutille de la Sainte-Barbe à clef, et la donnera à l'officier qui commande la grande batterie. Il ne passera point de poudres en avant qu'en présence de cet officier, et fera porter les gargouces dans une baille à deux ances, bien couverte d'une couverture ou capot, en cas que le fond de cale soit trop embarrassé pour les y passer; et après les poudres passées,

fera passer un fauber mouillé autour de l'écoutille, de peur des poudres répandues.

» Le maistre charpentier doit tenir prest toutes les choses nécessaires à son travail, tant pour les hauts que pour les bas, qu'il tiendra entre deux ponts au pied du grand mat; il se tiendra dans un combat à fond de cale avec deux de ses gens, et un aide calfat, pour distribuer, en différens lieux du navire, avec un fanal à la main, pour donner avis au maistre calfat de ce qui se passe en bas, lequel doit estre en haut avec un de ses gens; et tout ce qui luy peut faire besoin, qu'il tiendra prest et hors de l'embarras, pour s'en servir aussitôt qu'on luy apportera des nouvelles du fond de cale.

» Le maistre voilier doit sçavoir positivement le lieu où sont les voiles dont il peut avoir le plus de besoin, comme huniers, mizaine, et artimon, afin de ne se pas tromper en les mettant dehors; son sac doit être garny de fil et d'aiguilles et amaré au mat; en attendant qu'il s'en serve, il pourra servir au canon.

» Le gardien de la fosse aux lions doit parfaitement savoir où il prendra tout ce qu'on lui pourra demander, et ne souffrira point, sous peine de punition, aucune lumière sans fanal dans la fosse aux câbles, ny qu'on allume de chandelle à celui qui éclaire aux poudres.

» Le maistre valet doit tenir la baille pleine de breuvage, et n'en point donner à personne sans ordre ou consigne d'un officier, et doit tenir du vinaigre paré pour en donner au besoin aux canonniers.

» Les cuisiniers porteront leurs chaudières avec leurs ustenciles à la fosse aux câbles, éteindront le feu, feront nettoyer leurs cuisines, et se rangeront à leur poste.

» Ceux qui auront soin du bestail et de la volaille, les feront diligemment passer dans la grande chambre, où il leur sera fait un retranchement à l'arrière; un seul y restera, les autres se rendront à leur poste.

» Le capitaine d'armes doit avoir soin de tenir toujours les armes en bon estat, les décharger de temps en temps, et recharger aussi-tost de poudre fraische, et rafraischir souvent les amorces, et aura soin de les distribuer sur les hauts dans l'occasion en lieux qui ne soient point incommodes, comme les mousquets de rechange, bandoulières, mesches apprestées, balles, et un baril à bourre, dans la dunette où il luy sera montré par un officier; aura les armuriers près de luy pour charger les armes et remplir les bandoullières; il en restera toujours un à la garde des poudres et des armes, et nul soldat ou autre n'en prendra sans la permission du capitaine d'armes, d'un sergent ou d'un

officier; dans l'occasion les sergens se serviront de mousquets et bandoullières, et donneront exemple aux soldats de tirer à propos et de charger de mesme.

» Ceux qui seront destinez à la distribution des poudres, se doivent ménager de manière qu'ils puissent résister long-temps aux incommoditez du lieu où ils seront; ils ne précipiteront rien, mais feront tout de sang-froid et sans confusion. S'ils se trouvent par trop incommodez, ils en avertiront l'officier qui commande dans la grande batterie, afin qu'il les fasse relever par gens propres à cela. Aucun d'eux ne quittera son poste, pour quelque raison que ce puisse estre, sans permission.

» Ceux qui seront sur les écoutilles, pour les ouvrir et fermer à mesure qu'ils prendront ou donneront les garde-feu, ne laisseront entrer ou sortir personne, à moins que ce ne fust un matelot commandé pour le faire; de quoy ils avertiront celuy qui commande la seconde batterie.

» Celuy qui fera principalement la distribution des poudres placera ses gens comme il le jugera à propos, avec toutes les précautions possibles pour la lumière, n'y en devant avoir que par son ordre.

» Le chirurgien tiendra toutes les choses nécessaires à

son mestier prests et en ordre pour s'en servir; sa chambre sera aussi propre à recevoir les blessez, et, le combat commencé, il n'en doit sortir non plus que les fraters.

» L'aumosnier se tiendra proche de la chambre du chirurgien, avec deux hommes qui luy seront donnez pour le soulager. Il doit deffendre l'entrée du fond de cale à ceux qui ne seront point blessez, ou qui n'y ont que faire, et envoyer de temps à autre un de ses hommes dans les batteries et sur les hauts, voir si quelqu'un aura besoin de son secours.

» Lorsqu'on se prépare pour le combat, il prendra soin des malades, fera détendre leurs branles, fera mettre leurs hardes dedans, pour les envoyer à fond de cale, et prendra garde qu'ils soyent bien rangez, afin que les blessez y soyent plus commodément, et ceux qui seront les plus malades, estant nécessaire d'envoyer les autres sur les hauts, afin que la place soit plus libre en bas.

» Messieurs les officiers majors auront soin du détail de leurs batteries, et y apporteront l'ordre qu'ils jugeront à propos, et auront surtout soin de n'estre jamais dans le combat et la plus grande fumée, dégarnis de canon, mais en garderont toujours quelques uns

chargez de chaisnes ou balles à deux testes, pour désemparer un brûlot qui pourrait venir s'attacher dans ce temps-là. Pour faire cesser la grande batterie de tirer, on sonnera la cloche de l'arrière, et pour la seconde la cloche de l'avant; et pour les faire retirer de rechef, on sonnera, pour la grande, la cloche de l'arrière, et pour la seconde celle de l'avant; et quant aux soldats, quand on voudra les faire cesser, on battra sur la caisse un moment la retraite, et, pour les faire tirer, on battra un moment la charge.

» Le poste ayant été assigné à chacun pour le combat et ce qu'il doit y faire, le signal qui se fera pour tout le monde, tant matelots que soldats et autres, sera le son des deux cloches ensemble et le bruit du tambour en mesme temps. Lors, sans différer pour quelque cause que ce soit, tout l'équipage sans exception détendra ses branles, et ne laissera pas le moindre bout de cordage au lieu où il estait, sous peine de punition, et en feront diligemment des pacquets qu'ils apporteront autour de la grande écoutille, pour estre mis sans désordre à fond de cale; les matelots et soldats qui sont destinés pour les hauts et pour les manœuvres, porteront en haut leurs pacquets, afin qu'ils puissent estre disposez le long du bord. Pour leur conservation, ceux qui

auront des matelas en useront de mesme, et les mettront toujours dans les lieux où ils auront esté mis une fois ; tous les coffres sans exception seront aussi apportez auprès la grande écoutille. A l'égard de ceux des officiers et volontaires, seront apportez avec ceux des officiers matelots près de la fosse aux cables, pour y estre mis ; si on n'est point en risque de mouiller par le voisinage de la terre ou quelques bans, en ce cas, ceux des officiers seront mis à l'écoutille du maistre valet, défendant à tous autres d'y mettre les leurs, sous peine d'estre jetez à la mer.

» Le temps de deux horloges ayant esté donné pour exécuter l'ordre de ce signal, il s'en fera peu après un de mesme, sçavoir des deux cloches et du tambour ensemble ; lors chacun se rangera dans son poste avec tout ce qui luy fera besoin pour la fonction de sa charge, à quoy chaque officier aura l'œil dans son département, tant dans le fond de cale que dans les batteries et par les hauts, le tout avec diligence. »

L'équipement des navires de guerre, ainsi que nous l'avons vu, se faisait très irrégulièrement, et selon les caprices des officiers et des maîtres. Nulle règle établie, c'était une espèce de presse anglaise. On suspendait les expéditions commerciales, les ports étaient fermés d'au-

torité, et tous les matelots qu'on rencontrait étaient pris de force. La fréquence des guerres, les levées continuelles paralysaient le commerce, dégoûtaient les matelots, qui, n'espérant aucune sécurité dans leur patrie, l'abandonnaient et allaient porter ailleurs leur industrie et leur courage. Richelieu essaya de remédier à cet état de choses. En 1665, Colbert compléta son œuvre. Il ordonna le dénombrement des marins; il les divisa par classes, qui, tour à tour, devaient servir sur les vaisseaux du roi. Les premiers essais furent tentés avec succès à La Rochelle. En Bretagne et en Provence on trouva des résistances prolongées. — Un édit de 1670 vint généraliser la mesure; l'ordonnance de 1689 la constitua régulièrement et définitivement. On y remarque l'article suivant : « Les provinces seront divisées en divers départemens, en chacun desquels il y aura un commissaire qui tiendra le rôle des officiers mariniers, matelots et gens de mer. » — « Les officiers mariniers et matelots seront divisés par classes, savoir : dans les provinces de Guyenne, de Bretagne, de Normandie, Picardie, pays conquis et reconquis, en quatre classes, et dans celles de Poitou, Saintonge, pays d'Aunis, île de Rhé et d'Oleron, rivière de Charente, Languedoc et Provence, en trois classes. »

Le temps de service de chaque classe était fixé à trois ou quatre années, sauf les cas d'urgence où toutes pouvaient être appelées. On comprenait dans l'enrôlement des classes « tous les gens faisant profession ou industrie sur les navires, bacs, bateaux ou chaloupes, » comme aussi tous les matelots étrangers faisant cinq années consécutives sur les vaisseaux du roi. »

A partir de dix-huit ans, tout garçon qui avait navigué trois ans, était *classé* de gré ou de force s'il continuait le métier de la mer; il devait ses services au roi jusqu'à cinquante ans révolus.

Pour compenser les rigueurs d'un pareil régime, les matelots étaient exempts du service de terre; leur temps de navigation au commerce leur comptait pour acquérir des droits à des pensions; en cas de mort, leurs veuves recevaient des allocations et touchaient même une pension, pourvu qu'elles ne se remariassent pas. Dans les ports, les arsenaux, il y avait un grand nombre de places où le vieux matelot infirme, blessé, allait finir tranquillement sa carrière.

Il y avait, dans les ports, des hôpitaux généralement bien tenus, où les marins venaient se faire soigner. « Quand les malades de bonne conduite voulaient se retirer chez eux, il leur était payé, des propres fonds des

hospices, trois années entières de leur demi-solde, et l'intendant-général de la marine, ayant l'inspection des classes, devait prendre les précautions nécessaires pour empêcher que les récompenses ne fussent dissipées et pour faire qu'elles servissent à l'entretien de leurs familles. »

En temps de guerre, les parts de prise, qui se payaient régulièrement, venaient souvent enrichir les familles indigentes des matelots. Puis tous n'allaient pas sur les navires du roi, beaucoup montaient d'audacieux corsaires. Les hasards de la mer, ceux bien plus émouvans encore des batailles, l'espoir d'un riche butin, faisaient qu'au total le matelot préférait son espèce d'asservissement à la vie monotone du paysan ou du soldat.

Les mousses étant considérés, avec raison, comme la véritable pépinière du personnel maritime, Colbert porta sur eux toute son attention. A l'article 31 des ordonnances, il est dit : « Seront exempts de l'ordre et service des classes, les capitaines et maîtres des vaisseaux et bâtimens marchands, en prenant sur leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer, un jeune garçon au dessous de dix-huit ans; ceux dont l'équipage sera de plus de dix hommes, deux, et ainsi en proportion en augmentant toujours de dix en dix, à peine, con-

tre les contrevenans, de 100 fr. d'amende et d'être déchus de ladite exemption. » Même privilége pour « tous maîtres de barques, pêcheurs et traîneurs de seine, en tenant pareillement sur leur bord un jeune garçon » sur les vaisseaux du roi ; l'ordonnance de 1689 fixe le nombre des mousses à six pour chaque cent hommes ; d'autre part, celle de 1681, prévoyant la pénurie de sujets, prescrit : « Dans les lieux où il y aura des pauvres renfermés, les maîtres, en faisant leur équipage, seront tenus d'y prendre les garçons dont ils auront besoin pour servir de mousses dans leurs vaisseaux (1). »

Louis XVI, attentif à l'amélioration du sort des marins, leur accorda d'autres priviléges par les règlemens de 1776.

L'ordonnance de 1784, plus complète que les précédentes, sert encore de base, dans plusieurs de ses parties, à notre régime des classes. La révolution, qui vou-

Relevé de l'inscription maritime

(1) *Aux époques ci-après, non compris les ouvriers et les apprentis.*

Années 1670. —	1683 —	1696 —	1704 —	1710 —	1776 —	1786 —
36,000 hommes. —	77,85[illegible] —	85,668 —	79,535 —	87,067 —	67,[illegible]81 —	72,136 —
1793 —	1818 —	1826 —	1834 —	1840 —	1844.	
95,716 —	74,436 —	76,257 —	80,238 —	98,706 —	109,410.	

lait effacer jusqu'au souvenir de la France monarchique, respecta le système des classes, ses charges et ses avantages, à peu de différence près ; les noms seuls furent changés, les classes durent s'appeler inscription maritime.

Le littoral de la France fut partagé en arrondissemens, sous-arrondissemens, quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes. Chaque arrondissement fut sous la juridiction d'un préfet maritime pris, généralement, parmi les officiers généraux de l'arme ; chaque sous-arrondissement fut dirigé par un officier supérieur d'administration relevant du préfet. Des officiers d'administration (commissaires de marine) furent chargés de l'inscription maritime dans les quartiers et sous-quartiers, ayant pour agens subalternes des syndics et des gendarmes.

L'ordonnance républicaine divise les marins en quatre classes : la première comprend les célibataires, la deuxième les veufs sans enfans, la troisième les hommes mariés sans enfans, la quatrième les pères de famille. Contrairement à l'ancien système, qui levait les classes à tour de rôle, le régime nouveau lève d'abord la première, puis la seconde, quand l'autre est épuisée, et ainsi de suite.

Les ordonnances, tout le système de classes soulèvent de nos jours les plus vives réclamations; on les admire, on en sent l'impérieuse nécessité, mais on s'effraie de leur discordance avec nos institutions et nos mœurs. On s'apitoye, en voyant le bien-être et l'instruction se répandre en tout lieu, dans notre France, sur le sort d'une classe d'hommes qui, malgré de nombreux priviléges, ne saurait racheter son asservissement forcé jusqu'à l'âge de cinquante ans.

Le vaisseau la *Couronne* avait fait la réputation de Morien. Après lui, beaucoup de constructeurs l'imitèrent; mais la plupart, manquant de science, et aveuglés par une routine qu'ils tenaient de père en fils, construisirent des navires toujours semblables. Cachant, avec soin, leurs méthodes, ne les transmettant qu'à un petit nombre d'initiés, les charpentiers constructeurs ne purent qu'ajourner les améliorations de la construction.

Ces inconvéniens graves ne pouvaient échapper à l'observation de Colbert. En 1670, il plaça les charpentiers constructeurs sous la direction d'un conseil de construction, et exigea que les officiers de la marine suivissent les travaux de la construction. Il demanda aux marins les plus laborieux des mémoires pour lui servir de guide. Celui du chevalier Renau fixa son atten-

tion; Colbert le chargea de la direction générale des constructions.

Renau établit des écoles à Brest et à Toulon, et forma bientôt d'excellens élèves; les études que l'on y suivait n'étaient pas très étendues, mais elles suffisaient à une époque où les mathématiques étaient encore en retard.

Le père Hoste, l'auteur de la *Tactique*, fit un traité sur la construction navale. Il avait remarqué que, lorsque les matelots traînaient des pièces de bois, ils avaient soin de remorquer le gros bout le premier. Hoste répéta ces expériences, et se convainquit qu'en faisant mouvoir des cônes par la base, la vitesse était au moins égale; il crut même remarquer que ces cônes offraient moins de résistance à l'action de l'eau. Il proposa alors de faire des vaisseaux sur le modèle des gros poissons.

Le chevalier Renau avait donné une direction progressive aux esprits, et quand vint la guerre de 1688, la France se trouva posséder d'excellens navires. En général, nos vaisseaux avaient les murailles droites, le contraire de ceux d'Angleterre et de Hollande. Les sabords des deux premières batteries se trouvaient d'aplomb sur une même ligne, l'un dessus l'autre, ce qui nuisait au tir de la batterie inférieure et lui communi-

quait le feu. La batterie basse était trop près de l'eau; avec de la mer, il devenait impossible de s'en servir. Ces défauts, et bien d'autres encore, n'empêchaient pas qu'en somme nos vaisseaux ne tinssent parfaitement la mer et ne fussent de bons navires de combat.

Voici la description de l'intérieur d'un vaisseau de 64, empruntée à un historien contemporain :

« A la poupe du vaisseau est un retranchement fait avec des planches, dont toutes les avenues sont exactement bouchées, car c'est le lieu où sont toutes les poudres ; la plus grande part des dites poudres sont cousues dans de petits sacs de parchemin de la grandeur qu'il faut pour charger un canon, et l'on appelle cela des gargousses, lesquelles sont toutes renfermées dans de grands coffres qui sont faits exprès dans ladite soute, et le reste est rangé dans de petits barils. Au mesme endroit sont tous les artifices, comme pots à feu, grenades, et mesme la mesche; le tout à la charge du maistre canônnier.

» Depuis le mat d'artimon jusques presque à celuy de mizaine, est le lieu où l'on arrange toutes les vituailles; tout au fond l'on met le leste, en telle quantité que le maistre et le capitaine jugent que le navire en a besoin pour bien porter la voile.

» L'on y met aussi les boulets, cartouches et mitrailles dont l'on charge les canons dans un combat.

» Autour du grand mat, qui est presque le milieu du navire, est une espèce de puits que l'on appelle l'archipompe; c'est le lieu où se rassemble toute l'eau qui entre dans le navire, ou par quelque fente sous le leste, ou qui tombant d'en haut entre dans le fond de cale, cette eau est jetée hors du navire par deux pompes qui sont au mesme endroit.

» Au dessus du leste sont arrangées plusieurs pipes toutes cerclées de fer et à moitié enterrées dans le sable, où l'on met le vin et l'eau pour tout l'équipage.

» Ensuite de la soute aux poudres sont d'autres soutes garnies par le dedans de nattes ou de tapis de jong, où l'on conserve le biscuit.

» Ensuite est un petit espace où le maistre valet, qui est celuy qui a soin des vituailles, prépare la ration de pain et de breuvage pour les équipages; toutes les autres vituailles sont arrangées tout autour, comme pois, feves, moruës, harangs, lard et autres choses qui se conservent à la mer, et l'écrivain du munitionnaire qui est chargé des dites vituailles, a soin que rien ne se distribue qu'avec ordre.

» Proche de là est la chambre de chirurgie, où

l'on panse en seureté les blessez pendant le combat.

» Vers la proue du navire est la fosse aux cables, où sont arrangez les cables tous prests à mouiller. Un navire de guerre ne doit pas en avoir moins de cinq ou six, qui ont tous six vingts brasses de long, et dont la grosseur est proportionnée à la pesanteur de leurs ancres.

» Tout proche est le gardien de la fosse-aux-lions, qui est chargé de tous les cordages de rechange, suif, goudron, seaux, balets, et autres choses nécessaires à un navire.

» Tout autour du navire à fond de cale est une gallerie, afin que sans embarras le calfat puisse dans un combat reboucher promptement les coups de canon qu'un navire a receus dans l'eau, ce qui se fait avec des bouchons faits exprès, et des plaques de plomb garnies d'étoupes qu'on applique dessus, et qui arrestent assez bien l'eau jusques à ce que l'on soit en lieu pour le mieux accommoder.

De la grande batterie.

» La grande batterie est celle qui est à fleur d'eau; elle est garnie de poupe à proue de canons; à sa poupe

il y a une chambre appellée la sainte-barbe, qui est la chambre du maistre canonnier, aussi y a-t-il la plupart des choses qui sont nécessaires à son mestier, comme plusieurs gargousses, des cornes pleines de poudre fine pour amorcer les canons, et les fanaux en cas de combat de nuit.

» Comme c'est un lieu fort réservé, on y loge aussi l'aumosnier, le chirurgien et l'escrivain du roy, qui sont trois personnes fort nécessaires dans un vaisseau.

» Tout le long de la dite batterie les soldats et matelots ont leurs postes ordonnés, où ils tendent leurs branles pour coucher.

» Entre le grand mat et le mat d'artimon est le cabestan, qui est la machine où les soldats et matelots viennent pour lever l'ancre.

» Entre le cabestan et le grand mat est la grande escoutille, où les équipages viennent prendre leurs rations de pain et de vin.

» Entre le grand mat et les bittes est une autre escoutille où se fait la distribution de l'eau, tant pour les cuisines que pour les malades.

» Entre cette escoutille et le mat de mizaine sont les bittes, où l'on entortille le cable de l'ancre que l'on a mouillée.

» Les troux par où sortent les cables qui sont mouillés s'appellent les escubiés.

De la seconde batterie.

» A la poupe de la seconde batterie est une grande chambre où sont arrangées les armes, comme mousquetons, pistolets et sabres, dont le capitaine d'armes est chargé, et doit avoir soin qu'elles soient toujours en bon estat; les volontaires du vaisseau sont ordinairement dans cette chambre.

» Entre cette chambre et l'artimon est le poste des timonniers qui tiennent la barre du gouvernail, et se règlent pour gouverner le vaisseau, suivant le commandement des pilotes, aux boussoles qui sont devant eux dans la grande abitacle.

» Cette batterie est garnie de canons de bout en bout, et les matelots du quart doivent estre à se promener sur le pont en attendant le commandement du maistre.

» A l'avant de la dite batterie sont les cuisines pour le capitaine et pour l'équipage, où le commis du munitionnaire a un homme qui a soin de faire bouillir la chaudière de l'équipage, et lorsque l'on fait la distribution de ce qu'elle contient, soit viande, morue ou légumes, il doit y estre présent; et comme tous les soldats

et matelots sont partagez de sept en sept, et qu'ils sçavent ce que le roy leur donne chacun par jour, de pain, vin, viande ou breuvage, si on ne le leur donne pas, ils en avertissent l'escrivain du roy, qui le fait peser ou mesurer devant eux, et leur fait donner leur ration ordonnée.

» Il ne reste plus rien à décrire dans cette batterie que la prouë, où il y a deux trous par où sont passez les escouets de mizaine pour les amurer, que l'on appelle dogue d'amure.

» Ensuite, au dessus de ces deux batteries, ou trois si le vaisseau est plus grand, il y a le chasteau de poupe et de proue, tous deux garnis de canons, autour desquels sont attachées presque toutes les manœuvres, comme les cargues, les bras, boulines et autres.

» Sur le chasteau de poupe qu'on appelle la dunette, il y a plusieurs chambres, tant pour le capitaine que pour les officiers, maistres et pilotes du navire. »

L'ordonnance de 1689 établissait cinq rangs de vaisseaux; elle déterminait deux différentes grandeurs de vaisseaux, parmi ceux du deuxième et du troisième rang, qu'on distinguait par premier et second ordre.

Equipages. —	
800 hommes. . . . . 700 *id.* . . . . 600 *id.*	Les vaisseaux du premier rang avaient de 163 à 170 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot ; 44 pieds de largeur et 20 pieds 4 pouces de creux, à prendre sur la quille au dessus du bout du banc en droite ligne (1).
500 *id.*	Les vaisseaux de deuxième rang, premier ordre, avaient de 150 à 156 pieds de long, 41 pieds 6 pouces de largeur, 19 pieds de creux.
450 *id.*	Les vaisseaux de deuxième rang, second ordre, dits 74 canons, avaient de 150 à 156 pieds de long, 40 pieds de largeur, 18 pieds 3 pouces de creux.
400 *id.*	Les vaisseaux de troisième rang, premier ordre, dits 64 canons, 140 pieds de longueur, 38 pieds de largeur, 17 pieds 6 pouces de creux.
350 *id.*	Les vaisseaux de troisième rang, second ordre, 56 canons, 136 pieds de long, 37 de largeur, 16 pieds 6 pouces de creux.
300 *id.*	Les vaisseaux de quatrième rang, 50 canons, 120 pieds de long, 32 pieds 6 pouces de largeur, 14 pieds 6 pouces de creux.

(1) **Nombre des vaisseaux**

Qui faisaient partie du matériel naval aux époques ci-après :

1661.	1675.	1696.	1712.
18 vaiss. dep. 24 c. jusqu'à 70 c.	89 depuis 44 can. jusqu'à 120 c.	135 depuis 40 can. jusqu'à 110 c.	85 v. depuis 36 can. jusqu'à 110 c.
4 flûtes.	20 v. de 28 à 34 canons.	20 v. de 24 à 36 canons.	10 v. de 18 à 44 canons.
8 brûlots.			
1729.	**1742.**	**1756.**	**1778 et 80.**
45 vaisseaux.	48 vaisseaux.	60 vaisseaux.	72 vaiss. à 80.
10 frégates.	15 frégates.	— frégates.	67 frégates.
10 flûtes.	14 flûtes.		
1814.	**1818.**	**1829-30.**	**1844.**
93 vaisseaux.	68 vaisseaux.	54 vaisseaux.	46 vaisseaux.
48 frégates.	38 frégates.	63 frégates.	47 frégates.
17 corvettes.	15 corvettes.	16 vapeurs.	103 nav. à vapeur.

250	*id.*	Les vaisseaux de cinquième rang, ou frégates de 44 canons, 110 pieds de long, 27 pieds 6 pouces de largeur, 14 pieds de creux.
200	*id.*	La frégate de 32 canons, 108 pieds 6 pouces de long, 25 pieds 6 pouces de largeur, 15 pieds de creux.

Un vaisseau de 112 était percé de chaque côté.

A la 1re batterie de. .	15	Sabords pour du canon de	48 ou 36 livres.
A la 2e.	16		18
A la 3e.	15		12
Sur le gaillard arrière	5		8
Sur le château d'avant	3		8
Sur la dunette. . .	2		4

102 *canons.*

1re batterie de. . .	14	Sabords pour du canon de	36
2e *id.*	15		18
3e *id.*	14		12
Gaillards et dunettes.	13		6

74 *canons.*

1re batterie de. . .	13	Sabords pour du canon de	36
2e *id.*	14		18
Gaillards.	8		8
Dunettes.	2		4

64 *canons.*

1re batterie de. . .	12	Sabords pour du canon de	24
2e *id.*	13		12
Gaillards.	7		6

56 *canons.*

1re batterie de. . .	11	Sabords pour du canon de	18
2e *id.*	12		12 et 8.
Gaillard arrière. . .	3		6
Gaillard avant. . .	2		4

Frégate de 32.

Batterie de. . . .	10	Sabords pour du canon de	8
Gaillard de. . . .	6		4

Dans ce grand siècle de Louis XIV, tout tendait vers le progrès: les hommes comme les institutions, nous aimons à le dire avec une respectueuse admiration ; nos plus grands hommes de mer, Tourville, Duguay-Trouin, etc., se faisaient un devoir d'assister aux leçons de construction données aux officiers et aux gardes marines conformément à l'article 9, livre 12 des ordonnances.

Cependant le sort des constructeurs n'était pas encore fixé.

En 1765, par un édit du 26 mars, ils furent appelés ingénieurs, constructeurs de la marine et répartis dans les ports de Brest, Toulon et Rochefort. Ils étaient présidés par un ingénieur en chef. Désormais réunis en corps, justement fiers de leur profession qui, de plus en plus, exigeait une véritable science, et qui ne s'obtenait que par un concours public, condition libérale en opposition avec les priviléges des corps militaires, les ingénieurs constructeurs, avec l'esprit important et soupçonneux de leurs devanciers, le caractère d'envahissement qui leur est propre, furent bientôt en hostilités ouvertes avec la marine militaire, hautaine, superbe et méprisante.

Les conditions exigées pour le concours étaient quatre ans au moins de travaux dans cette partie et cinq à six

mois de navigation. Pendant leur embarquement ils devaient examiner, avec attention, le jeu de la charpente, la mâture, la voilure et l'effet particulier de chaque manœuvre. Ils étaient tenus de rendre compte de leurs observations au commandant du vaisseau, et à leur retour à l'intendant du port et à leur ingénieur en chef.

Le 21 janvier 1774, le ministre de la marine de Boynes fit un règlement, portant que les ingénieurs constructeurs seraient appelés officiers de port et formeraient un même corps sous les ordres de l'intendant. Ils durent prendre l'uniforme des officiers d'administration. Cette mesure ne fut pas maintenue, M. de Sartines, par une ordonnance du 27 septembre, prescrivit qu'on s'en tînt aux termes de celle du 26 mars 1765 (1). Le corps des ingénieurs, encore une fois isolé, se trouva plus que jamais en concurrence de service avec les officiers militaires, ce qu'avait voulu éviter avec raison M. de Boynes.

Sous la direction de ce corps savant, secondé par

(1) D'après le règlement, l'uniforme des ingénieurs se composait d'un habit de drap gris de fer foncé avec paremens et collet de velours noir, veste et culotte de drap écarlate, boutonnière en fil d'or sur l'habit et la veste jusqu'à la poche. Trois boutonnières sur chacune des poches et des manches, et deux sur chaque côté des derrières de l'habit; chapeau bordé d'or et boutons d'or, même dessin que ceux des administrateurs.

l'expérience des officiers militaires; tout ce qui tient à la construction et l'installation et au gréément du vaisseau fit des progrès sensibles. Les châteaux d'arrière et d'avant disparurent petit à petit, les poulaines des vaisseaux furent fermées. Comme depuis long-temps les capitaines des navires de guerre avaient défense de se charger de marchandises, ainsi que cela se pratiquait sous Louis XIV dans toute la marine de l'Europe, les batteries et le faux pont se trouvèrent moins engagés et plus susceptibles d'une bonne organisation intérieure. En 1778, des constructeurs renommés construisirent des vaisseaux qu'on montre encore avec orgueil. La république et l'empire restèrent stationnaires; seulement l'effectif de l'équipage pour chaque vaisseau fut augmenté. La restauration ouvrit une ère nouvelle : jamais de plus beaux et de plus forts navires, jamais meilleure organisation ni plus belle tenue. Il semble que notre époque, à voir la perfection qui règne, depuis lors, dans tout ce qui constitue le vaisseau, construction, gréément, emménagement, organisation, service, etc., ne peut rien désirer de plus.

L'artillerie suivit également les phases diverses de la construction.

D'abord le canon, qui devait opérer une si grande ré-

volution dans le monde, n'était au commencement du XIV siècle, qu'un assemblage de plusieurs pièces de fer ou de bronze soudées entr'elles, liées, rajustées par des cercles en fer et quelquefois par de simples cordages.

Ce canon, diversement nommé, springalle, pierrier ou pierrière, serpentine et arquebuse, du poids de 40, 60, 80 kilogrammes et au delà, servait dans les batailles et était manœuvré par deux hommes.

« En 1387, dit Froissard, l'amiral français Jean de Bucg, qui combattit le comte d'Arundel à l'embouchure de la Tamise, portait trois canons qui jetaient des carreaux si gros et si grands que là où ils cheoient ils causaient grand dommage. »

On connaissait le mortier, bombarde ou vase à feu, qui lançait des projectiles de la plus grosse espèce.

Avec l'emploi de la fonte, on fit des canons d'une seule pièce, nommés couleuvrines, de 20 à 25, peu lourds, allongés, d'une grande solidité, portés sur un fût de trois pieds de longueur qu'un homme manœuvrait avec facilité. On distingua bientôt les couleuvrines à main et les grandes couleuvrines ; leur usage se répandit dans toute l'Europe.

L'art de la fonte se perfectionnant, on fit des armes complètement cylindriques et d'une longueur moyenne;

on les nomma canons, et couleuvrines, pour désigner celles d'un rang inférieur, plus longues et d'une grande portée. Leur analogie avec les couleuvrines anciennes, leur fit conserver ce nom : elles étaient dénommées de plusieurs manières selon leur grandeur, telles que dragons, basilics, couleuvres, sacres et faucons. Mais ces armes étaient d'une imperfection déplorable, leur tir très incertain et le soin de les charger un véritable danger. Le perfectionnement de la poudre, aidé de l'expérience, permit de fondre des canons plus en rapport avec les forces physiques de l'homme. On en diminua la longueur, le volume, on mit plus d'harmonie dans leurs proportions. On fit des canons portant des projectiles de 36, 33, 30, 24, 20, 15 et au dessous, qu'on plaça sur des affûts à deux roues, et plus tard sur des affûts à quatre roues. Les plus gros se mettaient dans la batterie basse du vaisseau ; les couleuvrines et demi-couleuvrines et les pierriers montés sur des chevalets, dans les batteries hautes et sur le pont.

Par la comparaison des *naves* anciennes, dont nous avons fait la description, avec les vaisseaux de Louis XIV, on voit ce que peuvent le temps et le génie de l'homme quand ils concourent au même but ; cependant l'artillerie d'un vaisseau de 1688 laissait encore beaucoup à

désirer. Il y avait à donner plus de solidité aux pièces que l'on faisait en fer depuis quelques années seulement; il y avait à diminuer leur pesanteur ainsi que le nombre des calibres si divers et si contraires à la régularité et à la promptitude du service. Il y avait également à donner une instruction méthodique aux canonniers généralement inexpérimentés. Des écoles furent établies à Brest, Toulon, Rochefort et au Havre, qui produisirent des hommes de théorie et de pratique.

En 1760, un fondeur d'artillerie en bronze se présenta et fut agréé pour fournir la marine de canons en fer coulé, légers et très manœuvrables. Il comptait sur l'excellence de sa fonte; mais les pièces crevèrent. M. de Morogues, alors capitaine de vaisseau, fut chargé de la direction des fontes. On envoya des officiers de la marine dans les fonderies qui réussirent à donner d'excellente fonte. L'Académie royale des Sciences décerna un prix à un maître de forges de Poitiers, pour avoir purgé les minerais des matières hétérogènes, avec le moins de perte possible. L'émulation se répandit dans les pays de forges; l'illustre Buffon offrit les siennes au gouvernement qui les accepta. On fit enfin des pièces solides et à l'épreuve; le gouvernement fonda les belles forges d'Indret près de Nantes.

Dans la guerre de 1778, les Anglais se servirent, au combat de l'Ariel, du canon caronade. Inventée par l'Ecossais Caron, la caronade est une espèce d'obusier très court, dont la plus forte charge a été portée par les Anglais à 68 de balles. L'amirauté anglaise ayant reconnu l'utilité de cette arme, en fit placer sur les ponts des navires de guerre. Les Français n'adoptèrent la caronade qu'au commencement de l'époque impériale. Cette négligence nous fit perdre plusieurs navires dans des combats particuliers; car si cette arme est de peu d'effet à longue portée, elle est formidable à petite distance, en raison du volume du boulet qu'elle lance et de la promptitude avec laquelle on peut la tirer. Que pouvait faire l'artillerie de 8, de 6 qui garnissait nos ponts jusqu'en 1805, et plus tard encore, contre des boulets de 68, 48 et 30? Une nation qui vise à être prépondérante, n'est pas excusable d'ignorer les inventions qui peuvent compromettre sa puissance.

Le grément et l'armement d'un canon étaient à peu près comme aujourd'hui. Il employait moins d'hommes, mais on était loin d'obtenir la vitesse extraordinaire de tir que nous avons acquise dans ces derniers temps.

Une partie essentielle du système naval, l'organisation des arsenaux, reste à connaître.

L'époque de l'organisation générale et régulière des arsenaux à la suite de la création d'une flotte permanente, date de Louis XIII, 6 janvier 1624, qui créa « un conseil de marine de cinq grands officiers, sous la présidence de l'amiral de Montmorin, pour délibérer sur les affaires proposées par l'amiral et recevoir les mémoires touchant les affaires qu'ils jugeront dignes d'être rapportées au conseil. »

En 1629, une seconde ordonnance prescrivit: « que, tant pour la sûreté des ports et havres que pour servir d'escorte aux marchands et tenir la mer libre, il sera toujours entretenu cinquante vaisseaux du port de 400 à 500 tonneaux, armés et équipés en guerre, outre les pataches et autres vaisseaux de moindre port. »

Richelieu, qui tenait à fonder une marine puissante et à mettre de l'unité dans les différens pouvoirs administratifs et militaires de la marine, se fit revêtir de la charge de grand-maître et de la surintendance de la navigation : c'était concentrer, dans une seule main, la juridiction maritime et la nomination aux emplois de la marine militaire : amiral et ministre, il réalisait déjà l'unité administrative dans le corps de la marine.

Poursuivant son œuvre d'agrandissement et de progrès, Richelieu obtient du roi l'autorisation de faire

construire autant de navires que les besoins du royaume l'exigeraient. On vit dans les années 1627, 1628 et 1629, plus de vaisseaux qu'on n'en avait vu auparavant.

En mai 1639, le sieur d'Infreville, commissaire général de la marine, est envoyé dans les ports et havres et côtes de l'Océan, « pour reconnaître en quels lieux sont établis les congés, faire rendre compte aux commis des reçus de quelque nature qu'ils soient, arrêter les dits comptes et les faire représenter aux greffes des causes maritimes, etc., etc.; visiter les magasins, voir en quel état sont les vaisseaux, ports et havres; quels deniers sont destinés à cela, et de lui faire un fidèle rapport. »

Enfin, le 29 mars 1631, paraît le règlement sur la marine, qui contient la substance de l'organisation administrative de 1689. Il est dit que les vaisseaux ne seront plus à la charge des capitaines, et qu'à cet effet il est ordonné qu'ils soient tous réunis dans les ports de Brouage, Brest et le Havre-de-Grâce, entre les mains de trois commissaires généraux de la marine, « qui, pour cet effet, demeureront actuellement auxdits ports et havres, lesquels auront soin de pourvoir à la conservation et radoub desdits vaisseaux, à l'entretien des matelots par la garde d'iceux, et de tenir tous les agrès et apparaux, et tout ce qui sera nécessaire à naviguer, tel-

lement prêts en des magasins, que quand l'on en aura besoin lesdits vaisseaux puissent être mis promptement à la mer. »

Dans chacun des trois ports il devait y avoir un chef d'escadre et un commissaire général avec des officiers sous leurs ordres, pour recevoir les vaisseaux venant de la mer, prendre soin de ceux qui étaient désarmés, et surveiller l'armement de ceux qui allaient à la mer.

Chaque chef d'escadre avait avec lui un capitaine de marine et deux lieutenans; le capitaine devait avoir soin, à terre, de tout ce qui était nécessaire pour l'approvisionnement ; les deux lieutenans montaient deux vaisseaux en rade à moitié armés qui servaient de stationnaires et de surveillans.

Le commissaire général avait, sous sa juridiction, l'entretien des vaisseaux, tout le matériel des ports, le paiement et la nourriture des hommes; il faisait délivrer les approvisionnemens dont les vaisseaux et armemens avaient besoin, et recevait, au retour, l'inventaire certifié conforme de toutes les consommations faites durant la campagne. Son autorité était considérable. Le règlement s'exprimait ainsi : « Pour travailler aux choses susdites, il y aura sous chaque commissaire général, trois commissaires ordinaires et deux contrôleurs, qui feront les

procès-verbaux de montres et des ouvrages à faire pour lesdits radoubs et réception d'iceux, lesquels seront donnés au rabais par devant le chef d'escadre, commissaire général et autres commissaires et contrôleurs, qui se trouveront auxdits lieux et qui ensuite auront soin de les faire faire comme il faut.» Dans chaque port il devait y avoir un magasin général renfermant toutes choses nécessaires à la navigation ; il était sous la direction d'un garde général, aidé de deux commis. Le contrôle était exercé par le commissaire général.

Comme on le voit, les capitaines de navires de guerre avaient considérablement perdu de leurs attributions ; l'écrivain du bord, qui n'était qu'un secrétaire, devint un agent important lorsqu'on lui attribua la responsabilité qui ressort de l'ordonnance de 1629. « Il sera commis, disait cette ordonnance, un écrivain solvable sur chaque vaisseau pour être présent lorsqu'on paiera les salaires et appointemens de l'équipage, tenir registre des armes, munitions et victuailles, le rôle d'équipage, le journal du vaisseau, afin d'y annoter les prises faites par les bâtimens. »

On peut trouver là l'idée première de la séparation qui se fit entre le commandement militaire et l'administration.

Pendant que l'administration des arsenaux se développait, celle des navires devenait plus spéciale. Des commissaires généraux furent attachés aux flottes pour en centraliser les opérations administratives; on nomma des intendans d'armée navale qui eurent la suprématie des attributions.

L'arsenal de Marseille est créé en peu d'années par les soins du sieur d'Imfreville, à qui Richelieu confère le titre et les attributions d'intendant général du Levant. Un édit du 15 janvier 1639, complète l'organisation du matériel naval. « Il est fait défense aux maîtres des eaux et forêts de laisser abattre aucun bois de haute futaie du domaine, à moins d'autorisations par lettres patentes scellées du grand sceau, et ce, à dessein d'employer lesdits bois pour la construction des navires.

En 1669, Colbert supprime le titre de grand-maître et surintendant de la navigation, et fait entrer la totalité de ses attributions dans celles du ministre de la marine. Colbert conserve le conseil de marine et rétablit les amiraux comme nous l'avons vu. Le titre d'intendant général est supprimé; les intendans des ports ont, comme dans les escadres, toutes les attributions administratives. Le conseil de construction, créé en 1670 et présidé par un amiral, relève toujours de l'intendant,

qui reçoit directement les ordres du roi, relatifs aux constructions. L'unité est partout, et les belles ordonnances de 1689 deviennent un modèle d'ordre et d'intelligence que les étrangers s'efforcent d'imiter.

Cependant les disgrâces des dernières années de Louis XIV, l'appauvrissement du Trésor, avaient jeté la déconsidération sur l'administration générale du royaume, accusée à tort d'une partie des désordres qui en étaient la suite; les administrations particulières s'en ressentirent bientôt, surtout celle de la marine. A la mort du roi, l'administration n'ayant plus de protecteur éclairé, tombe sous les attaques multipliées de l'esprit militaire. D'abord le conseil de marine est substitué au ministre, ce qui détruit en partie l'unité, l'ensemble qui résulte d'une direction unique.

Cependant le ministère de la marine est de nouveau rétabli, mais le conseil conserve son influence. La centralisation se fait pressentir : la direction générale contrôle les marchés, et, en général, toutes les mesures importantes qui sont prises dans les ports. Cette disposition enlève une partie de la responsabilité de l'autorité locale et amène dans les détails d'exécution des conflits entre les agens civils et les agens militaires.

L'ordonnance de 1765 revient à l'unité de pouvoir.

Elle fixe avec plus de soin les attributions administratives et crée les inspections militaires. Tous les travaux des ports sont suivis par les officiers de la marine et contrôlés par le commandant,

Par un arrêté du 14 juin 1772, en exécution de l'ordonnance du 18 février précédent, qui créait huit régimens de marine, l'intendant n'a plus qu'à faire fournir les matières, distribuer les ingénieurs et les ouvriers, et ordonner les paiemens.

A chaque régiment étaient attachés plusieurs vaisseaux.

Le colonel désignait, mensuellement, les officiers pour suivre les travaux relatifs à la tenue, à la conservation et à l'entretien, dans le port, des vaisseaux de son régiment.

« Le major-général avait la haute inspection de tous les travaux du port; les capitaines de vaisseau désignés par le commandant de leur corps, avaient celle des travaux relatifs à leur régiment et à leurs bâtimens.

» Le major de marine veillait à l'exécution des travaux relatifs aux vaisseaux et autres bâtimens affectés à son régiment. Il était également chargé de tout ce qui concernait la construction, l'entretien et l'équipement desdits vaisseaux. »

En 1773, l'administration, les officiers de port et les ingénieurs constructeurs sont supprimés ; l'on forme un corps civil d'officiers de port qui réunit les trois classes d'administrateurs, sous le titre commun de commissaire, sous-commissaires, aides-commissaires et élèves-commissaires.

Bientôt les inconvéniens de cet état de choses sont tels, qu'en 1774, par une ordonnance du 8 novembre, le service des ports et arsenaux est rétabli sur le pied de l'ordonnance de 1765, semblable dans ses principes fondamentaux à celle de 1689.

Cependant, c'est l'époque de la suprématie de l'esprit militaire dans l'administration générale de la marine. Les officiers militaires vont devenir à la fois constructeurs et artilleurs. Une ordonnance du 27 septembre 1776, divise l'administration des arsenaux en deux branches ; chacune d'elles attribuée à un chef différent, égale à l'autre en pouvoir et en dignité.

Le commandant des ports a l'administration des travaux, l'intendant celle des deniers et des matières ; les officiers de vaisseau sont substitués aux ingénieurs et aux officiers d'artillerie.

Le service administratif, à bord des navires, est confié aux officiers de marine ; l'officier-général ou major-

général de l'armée remplace l'intendant dans ses attributions. Ces dispositions ne pouvaient qu'être funestes à la discipline, à l'ordre et à l'économie. Les deux chefs de l'arsenal se trouvèrent constamment en conflit. Les officiers de marine, à bord et à terre, délaissèrent des fonctions et des travaux antipathiques à leur caractère et au genre de vie qu'ils menaient.

En 1784, une nouvelle ordonnance rétablit l'ancien ordre de choses; les intendans d'armée, les commissaires d'escadre, les écrivains, pour chaque navire, sont réintégrés dans leurs fonctions; plus tard, l'artillerie et les constructions reviennent à leurs maîtres naturels; les officiers de marine ne conservent que les travaux de la garniture et ceux des mouvemens du port.

En 1791, la réaction contre l'esprit militaire est encore plus tranchée; par la loi du 21 septembre il était posé en principe, que l'administration des ports serait civile et deviendrait incompatible avec toutse les fonctions militaires.

Le conseil de marine est supprimé.

La direction générale de tous les travaux et approvisionnemens de la comptabilité est confiée à un administrateur unique nommé ordonnateur.

Le service est divisé en six détails principaux:

1° Les constructions, travaux et mouvemens du port;

2° L'arsenal et la comptabilité de l'arsenal en journées d'ouvriers et matières ;

3° Le magasin général et approvisionnemens ;

4° La comptabilité des armemens, les vivres et les classes ;

5° Les fonds et revues ;

6° Les hôpitaux et les bagnes.

Les chefs de tous ces services reçoivent le titre de chefs d'administration.

Le commandement du port est toujours confié à un officier militaire; mais ses fonctions ne s'étendent pas au delà du personnel militaire, de la sûreté et de la police de ce port.

Cette ordonnance, qui faisait revivre l'esprit de celle de 1689, n'eut pas long-temps force de loi. Un décret du 12 septembre 1793, arrête que les mouvemens des ports ne seront plus sous la juridiction des ordonnateurs ; un second décret supprime le corps et la dénomination de l'administration civile de la marine.

Le service est distribué comme avant ; les ingénieurs cessent de faire corps. Leur chef correspond directement avec le ministre dont il reçoit et exécute les ordres sans aucun intermédiaire. Tous les agens

civils portent le même uniforme; des bureaux civils sont chargés des opérations relatives aux différentes parties du service. Dans chaque port il y a un principal chef.

Bientôt est promulguée la loi de l'an IV, qui est la copie presque fidèle de celle de 1791. L'empereur paraît, et avec lui l'esprit militaire. Le caractère de l'autorité administrative éprouve un changement complet.

Les fonctions administratives et militaires sont attribuées à un officier général de l'armée, que l'on appelle préfet maritime.

Le littoral de l'empire français est divisé en arrondissemens, ayant pour chefs six préfets maritimes.

Le service se partageait ainsi qu'il suit :

État-major, officiers, troupes d'artillerie de la marine.

Constructions navales.

Mouvemens du port.

Parc d'artillerie.

Administration et comptabilité.

Un officier général ou un capitaine de vaisseau dirigeait le premier détail; il commandait tout le personnel militaire et il était chargé de la garde et sûreté du port.

Le chef de construction surveillait la construction et

refonte, radoub, entretien des navires, tous les travaux qui avaient rapport à son art. Le chef des mouvemens du port était chargé des navires, de leur conservation, de l'arrangement et entretien des agrès, etc., etc.

Un officier supérieur d'artillerie, chargé du parc, veillait à la conservation des armes et des munitions de guerre.

L'administration et la comptabilité étaient confiées à des commissaires et sous-commissaires, et se divisaient ainsi : le magasin général, où se faisait la recette et la délivrance des matières ; les fonds et revues, concernant la solde et l'inspection du personnel à terre, les armemens et prises, solde, inspection du personnel embarqué, service des prises faites par les navires de guerre, les chantiers et ateliers, les hôpitaux et bagnes, les vivres, l'inscription maritime. Les travaux maritimes formaient un détail dirigé par un ingénieur ; il était chargé des travaux et de l'entretien des ports et établissemens de la marine.

Un conseil d'administration, présidé par le préfet maritime et composé des divers chefs de service que nous venons de faire connaître, prononçait sur les comptes des consommations de fonds et de matières des ports, sur les comptes rendus au retour des navires de leur

campagne, vérifiait les dépenses de la main-d'œuvre et la quantité des matières de toute espèce employées dans la construction de chaque vaisseau; enfin, délibérait sur la question du personnel, matériel et finances du port.

Indépendamment de ces attributions, chacun des membres du conseil avait sa direction particulière :

L'un, « l'organisation, les revues, la solde et la comptabilité des équipages de marine, la situation et le mouvement de l'inscription maritime, la solde de tous les entretenus et non entretenus de la marine, la caisse des invalides, les prises et les prisonniers de guerre. »

Le second, « les constructions, radoubs, les travaux hydrauliques et les bâtimens civils, les salaires des ouvriers, les marchés par entreprise générale et par main-d'œuvre, la police de la navigation et de la pêche, les chiourmes. »

Le troisième, « les marchés pour approvisionnemens, le transport des munitions et marchandises, le martelage et l'exploitation des bois, les manufactures et forges, la comptabilité des approvisionnemens, tant en matières qu'en deniers. »

Le quatrième, « les vivres, les hôpitaux, la comptabilité générale des fonds. »

Un décret de l'an VIII forma près du ministre un con-

seil particulier pour examiner les projets relatifs aux travaux maritimes.

En 1811, par un décret du 29 mars, on forma un conseil particulier de constructions navales, qui devint le conseil supérieur et central du conseil d'administration des ports. Ce conseil supérieur discute toutes les questions, toutes les propositions nouvelles ; il propose les constructions à donner dans les ports, arrête les devis des constructions, etc. Le conseil local n'a qu'à exécuter.

Les conseils de marine, des travaux maritimes et des constructions navales, forment l'établissement consultatif de la direction supérieure de l'administration de la marine.

De l'administration de la marine.

Sous la restauration, par une ordonnance du 29 novembre 1815, on revint à l'organisation de 1776 pour l'exécution du service dans les ports ; toutefois les corps restèrent distincts entre eux et relevèrent, comme en 1786, soit du commandant, soit de l'intendant. Le conseil de marine fut supprimé et rétabli en 1824, sous le titre de conseil d'amirauté. Il se composa de trois officiers généraux de la marine, de deux officiers supérieurs

de l'administration maritime ou administrateurs des colonies. Le nombre des membres fut successivement élevé jusqu'à neuf.

En 1826 et 1828, les préfectures maritimes sont rétablies avec un règlement nouveau contenant un changement complet dans l'organisation du matériel. Le magasin général, qui embrassait tout l'ensemble du matériel naval, ne renferme plus que des matières brutes. «Tous les objets confectionnés dans les directions ou qui leur étaient délivrés, sont classés selon leur nature et déposés dans des magasins affectés à chaque direction. »

Des places de garde-magasins, pour chacune de ces directions, sont en même temps créées; elles sont occupées par des commis de la marine. « A des époques que doit fixer le ministre, les directeurs font remettre au chef d'administration les documens nécessaires pour dresser les états de situation des magasins et ateliers du port. Le chef d'administration et les directions font dresser à la fin de chaque année, par atelier et par magasin :

« 1° Un état présentant le nombre d'ouvriers, ainsi que le nombre et le montant de leurs journées de travail;

» 2° Un état apprécié, tant en matières qu'en main-d'œuvre des ouvrages exécutés;

» 3° Un inventaire des munitions, objets et ustensiles existant en magasin, en distinguant les objets neufs de ceux qui auront servi;

» 4° Le préfet maritime fait dresser à la fin de chaque année, par le chef d'administration, de concert avec les directeurs, un résumé qui présente l'ensemble des comptes. Cet état est soumis à l'examen du conseil d'administration, et adressé au ministre avec les comptes particuliers des directions. » L'administration des subsistances, qui formait un service à part, est réuni, en 1830, à l'administration commune pour former un des détails du chef d'administration.

Au commencement de 1835, on fond, en un seul corps, l'ancien corps de l'administration et de l'inspection. L'organisation du 3 janvier, même année, institue le commissariat de la marine, confirmé depuis par l'ordonnance du 11 octobre 1836. Les attributions du chef d'administration passent au commissaire général; le service des subsistances devient une direction à part, ne relevant plus que du préfet. On y adjoint littéralement toutes les attributions de l'inspecteur : ce qui fait que le chef du commissariat fait administrer d'une part et contrôler de l'autre. Il y a donc absence de contrôle ou cumul d'attributions incompatibles.

Pour surveiller, inspecter une organisation composée de tant de rouages, il y avait le contrôle, qui embrassait à la fois le matériel et le personnel. Sa création est bien antérieure à Richelieu ; mais ce n'est qu'à partir de 1631 que les fonctions du contrôleur sont clairement définies. « Il est tenu d'inspecter et de vérifier toutes les recettes et dépenses de fonds et de matières, les revues, fournitures, marchés, adjudications et les travaux en ce qui concerne l'emploi des hommes et des matières, sur lesquels objets il peut requérir ou remontrer ce qu'il avise, rendre compte au ministre de ses réquisitions ou remontrances, s'il n'y était fait droit, sans qu'il puisse arrêter ni suspendre l'exécution.

» Il a le dépôt des minutes, des marchés, des plans, des brevets, etc., en tout ce qui concerne l'expédition des pièces de son dépôt, l'ordre des écritures, la police des bureaux du contrôle, l'exactitude de son service. Le contrôleur sera subordonné à l'ordonnateur ; il sera indépendant dans les détails d'inspection dont il est chargé, pour l'exécution desquels il lui sera donné tous les renseignemens, communications des pièces nécessaires. » (Ordonnance de 1791.)

Le pouvoir de contrôleur, ses attributions, éprouvèrent des modifications, jusqu'à l'apparition de la loi de

1836, qui fondit le contrôle dans l'administration, comme nous venons de le voir.

Liste des officiers, non compris les officiers généraux et les capitaines, dont nous avons pu recueillir les noms, qui firent les principales expéditions contenues dans la première partie du deuxième volume.

Escadre du comte de Châteaurenault.

1702 (1).

De Champagnette.
Ch. d'O.
De Vaurouy.
De Villeray.
De Valette-Laudon.
De Vatry.
D'Arcuffia-d'Esparan, aide-major.
De Marolles.
Marquis de Mailly.
De Beaumanoir.
Ricouart de Longuejoue.
De la Marguerie.
Dacqueville.
De Pimont.
Ch. de Châteaurenault.
De Gentien.
Des Epinetz.
De Saint-Lazare.
Ch. de Vilblain.

De Saint-Victor.
Ch. de Camilly.
De Beaudinar.
De Vergons.
Ch. Dampierre.
De Roquefeuil.
Ch. de Paule.
De Maurens.
Dosmont-Malicorne.
Ch. de Laigue.
De Lisle-Révérend.
De la Chaise-Beaupoirier.
De Raffol.
Ch. de Sansay.
De la Bouvraye.
Baron de Francières.
Ch. Descoyeux.
Ch. de Beauveau.
Bellicourt.

(1) La plupart de ces officiers assistèrent à la bataille de Malaga.

De Grandval-Brionnet.
Ch. de Béthune.
Bosquet.
Naudy, capitaine de brûlot.
De la Valette-Thomas.
De Godemart.
De Tivas.
Ch. de Voisins.
Ch. de Fercourt.
De Valles.
De Saint-Julien.
De La Motte-Chabannes.
Lavau-Saint-Estienne.
Du Luth.
Ch. Sainte-Hermine.
De Voutron.
De Montault.
De Brach.
De Mosnier.
De Chaon.
Ch. de la Tour-Landry.
De La Peydière.
De Montmaur.
De Brème.
Detelan de Norey.
De la Borde.
Du Boury.
De Polastron.
De Sougé.
De la Gondinière.
Le Fanu.

De Chabons.
Bavalan.
Cotentré.
Laval.
De Dreüil.
De Champigny de Norey.
De Foligny.
Ch. de Nesmond.
Kermadec.
Du Boschet.
Ch. de Marolles.
Ch. du Boschet.
Portau.
De Lambourg.
De Betz de la Harteloire.
D'Aulnay de la Tuilerie.
De Keralio.
Marquis de Bonnivet.
De Trogoff.
D'Arneuze.
De Ploëve.
De Goureuf.
Heuzé de Gramont.
Ch. d'Harcourt.
De Machault de Garges.
De Tourette.
De la Roche.
De Saint-Auban.
Faydeau de Vaugien.
Belleville-Lestandart.
Ch. de Fouilleuse.

De Beauharnois.
Despins.
De Rabodange.
De la Gardelle.
Beaussier de Quiez.
Du Bar.
De Saint-Eugène.
Ch. de Sigongne.
De Roderie.
De Monteil.
De la Hautemaison.
De la Roche-Pontissac.
Bordères.
Ch. de Choupes.
Donnery.
Du Plessis-Desboulets.
Ch. de Tallerand.
Ch. de Belsunce.
De Gonneville.
De la Perrière.
De l'Espagnerie.
De Flote.
De Pallas.
De Laugier.
Ripert.
De la Madelaine.
De Foresta.
De Saint-Estève.
Ch. de Reymondis.
Mahen de Laval.
Le Clair du Canal.

Mausson.
Du Resnel.
De Pontevez.
Ch. de Ferrière.
Marquisan.
De la Broüe.
De Savonnières.
Du Pont de Villaine.
Baron de Mazade.
Des Valées de Montrayer.
De Rambures.
De la Brosse.
Massogne la Sablière.
Ch. de Maugeraux.
La Barberie-Malville.
Comte de Chalais.
De Jacque.
Marquèze de la Garde.
De Raousset-Tournon.
De Villiers.
Traversier.
De Villoutreys.
Ch. de la Fillière.
De Lespinay.
Baron de Claye.
Ch. de la Peydière.
De Boiséon.
Dauxais.
Viart de Villette.
De Marigny.
De Céloron.

De Bouchaut.
De Ravenel.
Danglas.
De Bussy.

Escadre de Ducasse.

1702.

De Courcy.
De Tierceville.
Ch. de Ricoüart.
De Vangangelt.
Montrozier.
Vigreux.
Du Hamel.
De la Lande-Saint-Estienne.
De Siglas.
De Séguier.
D'Egreffin.
Du Luth.
De Ville.
De La Poterie.
Du Crest de Chigy.
De Fricambault.
Du Houx.
Du Touchet.
Ch. de Gouyon.
Boisdavid, enseigne des gardes.
Odon-Desgoutes.
Marquis de la Roche-du-Maine.
La Maronnière.
Dalmanie.
De Courserac.
De Grouchy.
De Brissac.
Moreau du Déron.
De Verbois.
Marquis d'Agaré de Montendre.
Martinet.
Saint-Luc de Tesson.
Deigua.

Escadre du comte de Forbin.

1706-1707.

Dalonne.
Balmanne.
Destaples, aide-major.
Combruch, capit. de brûlot.
Bois de Laval.
Jamain, cap. de brûlot.

De Keralio.
Du Parquet de Sorel.
Vilblain.
Sainte-Honorine.
Beaujeu.
Barentin.
De Kergorlay.
Desmalets.
Dosmont.
Lisle-Kerleau.
De Kerouartz.
De Gand.
De Feydeau.
D'Assigny.
De Joganville.
De Kloret.
De Montmarly.
De Vincheguerre.
Le chevalier de Montholon.
De Hennot.
De Pallas.
De Soulaigre.
Clisson du Mesné.
Baraudin.
Du Plessis-Buffon.
De Vendes-Turgot.
Comte Dangan.
Du Moulinet.
Dacqueville.
De Berville.
De Keralio.
Dervilliers.
Ch. de Beaumont.
Ch. de Ligonde.
De Belle-Fosse.
De Torcy.
Destry.
Kessel.
Ch. de Damas.
Vendermeers.
De Bienval.
De Tivas-Gourville.
De Saint-Pol.
De La Rillière.
De La Cointrie.

Escadre de Dugay-Trouin.

1707.

De Saint-Auban.
De Kerguelin, cap. de brûlot.
Breugnon.
Du Houlay.
De Barilly.
Potin.

Suilly.
Ch. de Méré.
Villiers de Sainte-Croix.
De Grieu.
Eyret de Brom.
De Vic.
Ch. de Labédoyère.
Guichain de la Féronnaye.
Du Belloy, aide d'artillerie.
Marquis de Conflans.
Bodon de Moisan, sous-brigadier.
Du Bois de la Mothe.
Deschelles.
De Labédoyère.
Ch. de Pernevern.
De Gouelle.
De Massiac.
De Ploësquellec.
Ch. Le Gras.
Chabert-Cléron.
De Serquigny-Dacher.
Mitet.
De Bellisle.
De Cany.

Jolibertguay.
De Trémergat.
De Varennes.
De la Jusselière.
Descours.
De Liesta.
De Bourteville.
Gobert.
De la Tronchaye.
D'Héron.
Ch. de Foligny.
Robert.
De la Calande.
Fromont de Villeneuve.
De Nouailles.
Dandennes.
Du Méné.
De Lisle-Gauthers.
De Keret.
De Saint-Hilaire.
Du Goutet.
Du Portail.
Du Halgouet.
Ch. de Coulombe.

Expédition de Rio-Janeiro. 1711.

DUGUAY-TROUIN.

De Terville.
De Saint-Prix.
D'Aché.

De Saint-Germain.
De Brugnon.
De Saint-Denaut.

De Barilly.
Chevalier Desnots.
D'Amblimont.
Héliot.
De Bourville.
De Saint-Marc.
De Plane.
Bercy.
D'Auberville.
De Liesta.
De Broël.
De Lescoue.
De Kerberio-Coëtlogon.
De Longuejoue.
De Keravel.
De Vauréal.
La Cottantie.
D'Héricourt.
De Larivière-Pourlo.
Du Chatelet.
Straffort.
Pollin.
De Montmarly.
De Coulombe.
De Merval.
De Goyon-Tavillier.
Heuzé de Grammont.
Danis.
De Vassan.
De la Jonquière.
De Murat.
De Kerbuzec.
Chevalier de Maillé.
De Presle.
De Longueville.
De Fromentière.
Chevalier.
De la Calandre.
De Tonnancourt.
De Saint-Simon.
Du Gasté.
De la Saulay.
Du Méné.
De Moulin-Neuf.
De Coulombe.
De Damar.
Dauval.
De Sheridan.
Pimont.
De la Vie-de-Hou.
De Saint-Sulpice.
De la Villette.
Comte d'Aumale.
De Cressoles.
De Francine.
Basterode.
Descoyeux.
De la Grange.
Campané.
De Saint-Hermin.
De Marigny.
De Berteauville.

De Villers.
De Montholon.
De la Biche.
Du Cazau.
De la Grange-Ducamel.
De Lascoux.
De la Gerouardière.
De Villermin.
De Droualen.
De Labédoyère.
De Cussy.
Du Houlais.
De Lescouët.
De Noailles.
Destry.
De Massiac.
De la Maisonfort.
Daniel.
Helvétius.
Gauthier.
De Peunefort.
Du Pas.
Du Conquet.
De Kersauson.
Des Granges.
De Boisjolaces.
Duplessis-Parscau.
De Kerharo.
L'Honoré.
De Coatlus.
De Biragues.
De Martonne.
De Saint-Osmanne.
Du Lys.
Du Breil.
Charon.
De la Rancounière.
D'Anglars.
De Tréléon.
De Lotton.
De Bournonville.
De Beauregard.
De Locmaria-du-Parc.
De la Papotière.
De Souchesne.
De Villevoye.
Kessel.
De Gaspern.
Drouart.
Du Chatel.
De la Landelle.
D'Espinay.
De Dinan.
De Ponto-Coëtlogon.
De la Saousse.
De Geer.
Du Portail.
De Sully-Nogent.
De la Jumelay.
Du Plessis-Bardoul.
David de Saint-Georges.
De Kervier.

De Vertamon.
Derveaux.
De la Belière.
D'Artanville.
De Rays.
Du Hainault.
Des Valasses.
D'Imbleval.
Du Graier.
Du Lézard-Bizien.
Paillard.
Cottentry.
Feuve.
De Marigny.
De Penhoadic.
Du Hallay.

DEUXIÈME PARTIE.

CHAPITRE Ier

Mort de Louis XIV. — Régence du duc d'Orléans. — Alliance avec l'Angleterre. — Alberoni. — Guerre avec l'Espagne. — Système de Law. — La Pologne.

Louis XIV venait de mourir, le 1er septembre 1715, après avoir régné soixante-douze ans; ses derniers instans furent comme toute sa vie, pleins de grandeur. Il remercia ceux qui l'entouraient de leurs services,

leur demanda pardon de ses fautes, et dit au jeune enfant qui allait lui succéder : « J'ai trop aimé la guerre : ne m'imitez pas en cela, non plus que dans les trop grandes dépenses que j'ai faites. Prenez conseil en toutes choses; soulagez vos peuples le plus que vous pourrez, et faites ce que j'ai eu le malheur de ne pouvoir faire moi-même. »

Un règne, qui avait opéré de grands changemens dans la monarchie; qui, ramenant tout à l'initiative royale, avait abaissé la noblesse, les parlemens, la magistrature, au profit d'une puissance nouvelle, la bourgeoisie, ne laissait place, sous la régence d'un prince énervé par les plaisirs, qu'à une réaction pacifique, ennemie des grands hommes et des grandes choses. Richelieu s'était servi de la hache du bourreau pour détruire les classes supérieures; Louis XIV les avait livrées à la corruption de la cour. Il est vrai que, vainqueur de la Fronde, il avait pu suivre et exécuter, sans contrôle, les desseins d'une haute intelligence; mais le grand roi disparu, que restait-il? Etait-ce un enfant de cinq ans qui pouvait recueillir les traditions de sa politique? Etait-ce le régent qui ne savait que donner au dissolvant de la corruption une activité nouvelle? Pour conserver les traditions, il faut des classes, des corps politiques,

dont l'influence nécessaire se combine avec l'autorité royale; ce sont ces classes, ce sont ces corps qui maintiennent les grandes pensées, qui les empêchent de périr. Louis XIV donnait, à son successeur enfant, l'avis de *consulter en tout;* mais qui pouvait-il consulter? Les grands hommes, dont Louis XIV avait su s'entourer *par choix*, l'avaient précédé dans la tombe, et lui-même, ayant absorbé dans le pouvoir royal toute l'autorité politique, il n'y avait ni dans l'État ni dans la société aucun moyen régulier, indépendant, capable de diriger et de contrôler son successeur s'il le fallait. D'après le système de Louis XIV, le roi, qui devenait tout dans l'État, devait tout tirer de lui-même : principe dangereux qui fait supporter à la royauté la peine des fautes de ses représentans. Les classes supérieures, dont la mission est de protéger et de défendre les intérêts généraux de la société, réduites à une sorte de domesticité royale, ayant perdu dans les affaires l'influence qui leur appartient justement, déracinées de ce sol même qu'elles possèdent, devaient être emportées, avec la royauté, par la première tempête populaire.

Et, pour revenir à l'objet spécial de cette histoire, si, par un bonheur inespéré pour notre marine, Richelieu et Louis XIV s'étaient succédé, ayant assez de

génie et de volonté pour la fonder et la maintenir, quelle garantie offraient le régent et Louis XV à cette même marine? Si les classes supérieures, dans lesquelles se recrutaient généralement les états-majors de nos vaisseaux, avaient eu une véritable organisation politique, une place dans l'Etat, il n'en eût pas été ainsi : elles auraient perpétué les traditions d'une glorieuse marine; mais la dignité de la France, ses intérêts dépendirent du régent d'Orléans qui était le représentant du pouvoir royal, comme ils avaient dépendu de Louis XIV. Il réussit même à faire casser le testament du grand roi. Soutenu par les hommes les plus corrompus de la cour et par l'Angleterre, qui lui offrait de l'argent, des vaisseaux et des troupes, il obtint la régence illimitée à laquelle il aspirait.

Bien différent de Louis XIV, qui aimait à s'entourer de toutes les illustrations de la monarchie, il appela dans son conseil des familiers qui, traîtres à leur pays, lui firent embrasser une politique désastreuse. Il fut bientôt évident qu'avec le grand roi avait péri cette grande école de diplomatie qui remonte par Torcy, Lionne, Mazarin et Richelieu jusqu'à Henri IV, et qui, malgré quelques erreurs de Louis XIV, se montra si constamment intelligente de l'honneur et des intérêts de la nation.

Pour la première fois, depuis le premier ministre de Charles VII, nos hommes d'Etat se mirent aux gages de l'Angleterre, et fournirent le précédent d'une politique qui sacrifiait la France à la Grande-Bretagne.

Georges Ier, de la maison de Brunswick, avait succédé à la reine Anne. Porté en faveur des whigs, il changea son ministère et persécuta les tories. La nation anglaise, qui voyait dans ces derniers, les auteurs de la paix d'Utrecht, s'offensa de leur chute; l'Ecosse, toujours dévouée à la race des Stuarts, saisit ce prétexte pour se soulever. Quelques grands seigneurs appelèrent le prétendant qui était alors en Allemagne; il traversa secrètement la France et gagna un des ports de Bretagne. Georges, effrayé, demanda l'arrestation du prince; le régent, par crainte de l'opinion publique, n'osa mettre la main sur le royal proscrit. Jacques III aborda en Écosse; mais prince sans caractère, d'une irrésolution funeste, il fut partout repoussé et obligé de repasser en France, où il alla cacher, à Avignon, ses royales infortunes.

La condescendance extrême qu'avait montrée le régent pour l'Angleterre, dans cette occasion, mécontenta la nation française. On était trop près du dernier règne, le régent avait trop d'ennemis pour qu'on ne mît pas en

opposition sa politique anti-nationale avec celle de Louis XIV.

Ses ennemis se montraient surtout partisans de l'alliance espagnole. C'était le prix d'un siècle d'efforts, et les Français y attachaient un juste orgueil. La raison politique l'approuvait, et la majorité de la nation ne voyait pas sans douleur abandonner une telle alliance pour celle d'un peuple dont toute la politique avait pour but l'abaissement de la France. En effet, l'union de la France et de l'Angleterre affaiblit l'Espagne, ruina sa marine, et nous priva ainsi d'une alliée qui aurait pu préserver, quelques années plus tard, notre puissance navale de sa destruction. Le régent fit plus : pour satisfaire aux exigences de l'Angleterre, il laissa dépérir la marine, comme les Nassau avaient fait pour celle de Hollande. On ne saurait trop répéter à la France que la haine des Anglais ne lui est pas plus funeste que leur amitié. Un pays comme le nôtre, qui peut aspirer à défendre l'indépendance des mers, à lutter commercialement, sans trop de désavantage, dans les marchés de l'univers, est l'ennemi né de l'Angleterre.

Les événemens qui se passaient en Espagne étaient favorables à la politique anglaise. La mort de la jeune reine d'Espagne avait plongé Philippe V dans une mé-

lancolie qui ne lui permettait plus de s'occuper des affaires de l'Etat. La princesse des Ursins était la seule personne qu'il admît en sa présence. Douée de beaucoup d'habileté et d'élévation dans les idées, elle résolut de faire prévaloir l'esprit et les mœurs de la France chez une nation plongée dans une sorte de léthargie. Les finances demandaient un homme d'une grande capacité; Orry, sa créature, fut appelé à les diriger; il réussit au delà de l'attente de la princesse; les revenus de l'Etat s'accrurent; la marine, l'armée de terre prirent un accroissement rapide; l'administration intérieure du pays, si compliquée, si arriérée, sortit peu à peu des sentiers de la routine pour suivre une voie plus large. La princesse des Ursins, avec un peu plus de modération, transformait entièrement l'Espagne; mais elle ne sut pas respecter assez les préjugés nationaux, et elle provoqua chez les grands une ligue puissante qui amena sa chute et celle de son favori.

Albéroni qui, de la naissance la plus obscure, s'était élevé en Espagne aux plus hautes fonctions, éprouvait le désir ardent de jouer un rôle. A force d'ambition, il fut presqu'un grand homme d'Etat; mais l'édifice improvisé de sa puissance s'écroula par l'excès même de cette ambition. Il fut un des meneurs de la ligue organisée contre

la princesse des Ursins ; n'ayant aucun rival digne de lui, il prit tranquillement la place d'Orry. Les bienfaits de l'administration de son prédécesseur stimulèrent son zèle. Sous son gouvernement, l'agriculture et le commerce fleurirent, une armée de 100,000 hommes, toujours au grand complet, fut commandée par des chefs habiles ; la marine, portée à 60 vaisseaux, semblait devoir prendre un plus grand accroissement ; la dette nationale avait presque disparu : ces résultats glorieux perdirent Albéroni. Confiant dans son génie et dans les ressources de l'Espagne, il aspira à lui faire reprendre ses annexes. Pour réussir dans cette entreprise, l'appui de la France lui était nécessaire. Albéroni, sachant combien la politique du régent soulevait de mécontens, crut pouvoir substituer à ce prince le roi Philippe V.

Cet homme, supérieur sous bien des rapports, oublia combien il est difficile de renverser un gouvernement établi qui dispose de si grands moyens de défense.

Au lieu de la circonspection nécessaire dans une telle entreprise, il déploya une grande témérité, fit agir presque ouvertement ses créatures, et il motiva ainsi la conduite du régent, heureux d'avoir une raison, aux yeux de la France, pour se jeter dans les bras de l'Angleterre ennemie de l'Espagne. Cette mau-

vaise issue des tentatives d'Albéroni et les victoires des impériaux contre les Turcs, qu'ils forcèrent à conclure la paix de Passarowith, privèrent Albéroni d'une diversion puissante en Allemagne, sans ébranler sa résolution. Ses projets se compliquèrent avec les difficultés : il étendit ses négociations jusqu'au Nord et projeta une alliance entre deux rivaux implacables, Charles XII et Pierre-le-Grand. Réunissant leurs forces aux siennes, il devait envahir la Grande-Bretagne et remettre sur le trône la famille des Stuarts. Pendant ces négociations, la Porte était sollicitée de reprendre les armes, et les partisans de Philippe V en France se préparaient à « mettre le feu aux mines. »

Ces vastes projets échouèrent complètement : la mort de Charles XII, tué devant Friedrickshal, empêcha Pierre-le-Grand de tenter seul l'invasion de l'Angleterre ; les Turcs, affaiblis par leurs défaites récentes, refusèrent de s'engager dans de nouvelles hostilités. La conspiration contre le régent fut arrêtée au moment de son exécution. Le 4 juillet, les cours de Versailles, de Londres, de Vienne et de La Haye s'unirent entre elles pour paralyser les efforts d'Albéroni.

Le ministère français se couvrit de honte par l'empressement qu'il mit à entrer dans une alliance dirigée

contre une nation amie. Malgré ses griefs contre Albéroni, le régent aurait dû se souvenir des véritables intérêts du pays, qui, à défaut de l'alliance espagnole, lui imposaient une neutralité pleine de dignité. Les instances de l'Angleterre pour le faire entrer dans le traité du 4 juillet, l'avertissaient de se tenir sur la réserve. L'entreprise du prétendant était devenue le prétexte de sanglantes exécutions. Le sang de plusieurs familles nobles avait coulé sur l'échafaud ; de profonds ressentimens existaient contre la maison de Brunswick. Albéroni et l'Europe le savaient, il était donc urgent pour Gerges Ier de s'assurer des bonnes dispositions de la France : qu'arriva-t-il ? Ce même prince, qui, dans la crainte de la réunion des forces françaises et espagnoles, était disposé à céder Gibraltar et à faire rétablir Dunkerque au prix d'un traité avec la France, se trouva dicter à la cour de Versailles les conditions les plus humiliantes ! Il fallut que Mardick, pour lequel, disaient les Anglais eux-mêmes, « la France aurait dû faire la guerre et non une ligue pour le détruire, » fût démoli ; le prétendant reçut l'ordre de quitter le territoire français ; enfin, pour comble d'ignominie, l'enfant-roi, Louis XV, se vit contraint de céder à Georges jusqu'à son titre de roi de France : prétention puérile du roi an-

glais, mais condescendance impardonnable du régent.

Cependant les plans d'Albéroni se développaient. Une expédition de douze vaisseaux, 100 transports et 15,000 hommes de troupes, aux ordres du marquis de Leyda, sortit du port de Barcelonne et prit possession de l'île de Sardaigne. L'approche de l'hiver suspendit les opérations de l'Espagne et donna le temps aux alliés de revenir de leur surprise.

Au commencement du printemps suivant, le marquis de Leyda passa en Sicile et réduisit Messine ; ce fut là le terme des succès des Espagnols. Cinquante mille Autrichiens pénétrèrent en Italie pendant que vingt vaisseaux anglais, sous les ordres de l'amiral Byng, paraissaient sur les côtes de ce pays. L'armée navale britannique transporta en Sicile un corps considérable d'impériaux. Byng, après la descente des troupes, alla à la rencontre de l'escadre espagnole, commandée par le marquis de Castagnetta, homme brave, mais sans expérience de la mer. L'amiral d'Espagne avait onze vaisseaux du 3me, 4me, 5me et 6me rang, et sept navires de moindre dimension. Les états-majors, peu habitués au métier de la mer, n'étaient pas propres à suppléer à cette grande infériorité. Albéroni comptait sur les nombreux partisans du prétendant qu'on savait être à bord de la flotte bri-

tannique. Cette erreur, qui avait causé la défaite de Tourville, amena la perte entière de l'escadre espagnole. Après un assez rude combat livré au large du cap Passaro, le 11 septembre, neuf vaisseaux espagnols furent pris ou détruits. Jamais victoire ne fut plus complète et ne coûta moins aux vainqueurs. Le vaisseau du capitaine Haddock se trouva le seul maltraité. Les commandans espagnols don Fernando Chacon et don Antonio Escudero se couvrirent de gloire; le marquis de Leyda se vit forcé d'évacuer la Sicile.

Dans l'Océan, les armes espagnoles furent aussi malheureuses. Une tempête dispersa l'escadre sur laquelle était monté Jacques III, et l'invasion de l'Angleterre ne put s'effectuer. Le port de Vigo, attaqué par une escadre britannique, fut forcé et pillé. Sur les Pyrénées, Berwick prit Fontarabie et Saint-Sébastien, tandis qu'une division française, par ordre du cabinet de St-James, coulait et brûlait les navires espagnols, « afin, écrivait Berwick au régent, que le gouvernement de l'Angleterre puisse faire voir au parlement qu'on n'a rien négligé pour diminuer la marine d'Espagne. »

Une guerre aussi impopulaire n'avait aucun motif de durée. En France, on s'indignait des succès qui affaiblissaient un peuple ami. Le régent, reculant devant

l'opinion publique, et ne se dissimulant pas l'odieux d'une pareille guerre, entama des négociations. Albéroni fut sacrifié, Philippe adhéra aux conditions de la quadruple alliance, et la paix se rétablit.

A dater de cette époque, la France et l'Europe jouirent de la paix jusqu'à la guerre qui éclata pour la succession au trône de Pologne. Dans cette période de vingt ans, une révolution financière vint jeter une perturbation énorme dans les intérêts généraux et particuliers, et remuer profondément la société française. La folle dépense du régent et des courtisans grevait le Trésor déjà obéré et menaçait l'Etat d'une banqueroute. Pour combler le déficit, il pressura le peuple, leva des impôts arbitraires qui devenaient aussitôt la proie d'une cour insatiable. Effrayé de la gravité du mal, le régent se décida à essayer des combinaisons financières de Jean Law, Ecossais, dont les idées aventureuses avaient séduit son esprit plus brillant que profond.

Law, disciple de Locke, était un homme de génie, plein de foi dans sa science économique, et qui livra sa fortune et sa personne aux chances incertaines d'une spéculation nouvelle. Selon lui, la richesse d'un pays consistait dans l'abondance des espèces. Leur multiplication, d'après ce principe, devait accroître indéfiniment

la prospérité de l'Etat. Les billets de banque étaient pour lui des valeurs positives, nullement différentes des espèces, et qui pouvaient être émises selon les besoins du gouvernement. Ce système eut un succès prodigieux; des fortunes colossales se firent comme par magie; 10,000 fr., placés à la banque, en 1716, rapportèrent, en 1719, un million. Le régent, la cour et Paris se disputaient les actions de la compagnie des Indes. Nos grands seigneurs, pour la première fois, devinrent spéculateurs et financiers; ils échangèrent leur or contre les brouillards du Mississipi.

La France semblait avoir trouvé une mine inépuisable de richesses. Le délire gagna promptement toutes les classes et se répandit en Europe. Les rois eux-mêmes demandaient, comme une faveur, des billets de Law. Un accroissement si exagéré de la richesse conventionnelle, quand la véritable restait la même, excita des doutes sur l'efficacité du système, et bientôt amena des craintes sérieuses. Ces soupçons bannirent la confiance. L'édifice, manquant par sa base, s'écroula de toutes parts, et la banqueroute anéantit un grand nombre de fortunes. Law, obligé de fuir, se retira à Venise où il mourut.

Cependant ces sinistres financiers eurent leur bon côté : en développant l'esprit d'entreprise ils donnè-

rent une impulsion nouvelle au commerce maritime. Malgré les revers de la plupart des expéditions lointaines, l'audace et le bonheur de quelques-unes fixèrent l'attention sur les contrées du Nouveau-Monde. Les malheureux qu'avait faits le système de Law, ramassèrent les débris de leur fortune pour aller réparer leurs désastres à la source même dont ils semblaient être sortis. Une émulation générale, une rivalité productive se montrèrent dans nos ports. De nombreux navires furent expédiés dans nos colonies, dont la prospérité s'accrut dans de vastes proportions. Cette impulsion heureuse décida du système économique adopté par le gouvernement : pouvant être à la fois agricole, manufacturier et colonial, il ne fut que colonial..

Nos hommes d'état, trop légers et trop peu instruits des vrais intérêts du pays, ne s'aperçurent pas qu'en fondant la puissance maritime de la France uniquement sur ses colonies, ils lui enlevaient une partie des ressources qui avaient fait sa gloire et sa grandeur. Les pêches de la baleine, qu'on ne saurait trop protéger, furent abandonnées; les essais qui avaient été faits pour se créer un commerce et une navigation dans les mers du Nord, ne trouvèrent plus ni crédit ni protection; l'agriculture et l'industrie furent délaissées; la marine royale, portée

sous Louis XIV à 120 vaisseaux et 620 navires de toutes dimensions, se réduisit à 51 vaisseaux, y compris les frégates de premier rang, et le budget normal resta fixé à 9 millions.

Au milieu de cet effacement de la puissance française, le régent mourut à la suite d'une attaque d'apoplexie foudroyante.

Louis XV commence à régner, le cardinal de Fleury est appelé au ministère. Son économie, sa sagesse ferment les plaies encore saignantes du pays. Il acquiert la confiance et l'estime de l'Europe ; mais, imbu des fausses idées de cette époque, il maintient l'alliance anglaise, néglige la marine et prépare les désastres de la guerre de 1743.

La mort d'Auguste, roi de Pologne, met toute l'Europe en armes. La Pologne, avec la royauté élective, son aristocratie turbulente et le servage des paysans, était restée stationnaire en Europe. La Russie au nord, la Prusse et l'Autriche au midi, attendaient en silence l'occasion de se jeter sur cette proie que les dissensions intestines leur livraient sans défense. Ce peuple, qui naguère dominait le nord de l'Europe, que ses vertus guerrières et son intelligence rendaient digne de servir de barrière à l'ambition des puissances du Nord, ne sut

espérer qu'en la France qui ne fit rien pour le soutenir.

Stanislas, beau-père de Louis XV, nommé roi de Pologne en 1704, venait de l'être une seconde fois en 1733. Stanislas était l'élu de la nation; avec une escadre imposante devant Dantzick, son concurrent Auguste, fils de l'électeur de Saxe, était repoussé. Le cardinal de Fleury le comprit; il voulut agir avec énergie; mais aussitôt l'Angleterre manifesta son mécontentement. L'illustre Duguay-Trouin, dont la modestie égalait le courage, consulté sur les événemens de Pologne et les exigences du cabinet de Saint-James, écrivait au ministre : « Je réponds sur ma tête de délivrer Dantzick de la présence de l'armée russe; quant aux douze vaisseaux anglais qui sont dans le Sund, je les redoute peu; mon escadre est assez forte pour que, en cas d'événement, je sois en état d'en avoir raison. » Cette résolution pouvait amener la guerre avec la Grande-Bretagne, et on laissa Duguay-Trouin et son escadre de dix vaisseaux dans le port de Brest (1). Le comte de la Luzerne, avec

(1) Ce grand homme mourut le 27 septembre 1736. Les fatigues qu'il avait essuyées, la douleur que lui causait l'abaissement de son pays abrégèrent cette glorieuse vie. Cassard, enfermé au château de Ham par suite de ses démêlés avec le commerce de Marseille, termina malheu-

une division et 1,500 hommes de troupes aux ordres du chevalier Rochon de Lapeyrouse, comte de Lamotte, et des instructions qui se ressentaient de nos appréhensions, se porta en Danemarck. Là, ayant appris la présence de la flotte britannique à l'entrée du détroit, il se résigna à rester spectateur d'une lutte qui détruisait pour long-temps la considération de la France dans ces contrées.

Cette conduite pusillanime du cabinet français émut l'esprit national. Bon nombre de gentilshommes allèrent servir la cause d'un prince ami que l'on abandonnait lâchement. Le comte de Plélo, ambassadeur de France à Copenhague, ne put supporter tant de honte. Il part du Danemarck; le chevalier de Lapeyrouse et ses troupes l'accompagnent; ils arrivent sous les murs de Dantzick, où cette poignée d'hommes héroïques vient lutter contre 50,000 Russes et soutenir, en mourant pour la plupart, l'honneur compromis de la France. Dans une journée qui rappelle les plus beaux dévoûmens des temps antiques, les Français enlèvent la première ligne de l'ennemi; mais le comte de Plélo est tué; retiré de dessous

reusement une carrière passée au service du roi et de la France. Cette triste époque semblait avoir en antipathie tous les hommes d'un mérite supérieur.

les morts, le chevalier de Lapeyrouse se remet bientôt à la tête de ses soldats. Cependant, écrasés par la multitude toujours croissante des Russes au moment où ils franchissaient la seconde ligne, les Français battent en retraite et se cantonnent dans un poste avantageux. Cernés de toute part, privés de vivres, ils s'y maintiennent pendant un mois. Forcés de capituler, on les dirigea sur Saint-Pétersbourg où ils reçurent du gouvernement russe l'accueil le plus honorable. A son retour en France, la cour rendit hommage à l'opinion toujours si susceptible quand il s'agit d'honneur national, en nommant M. de Lapeyrouse gouverneur d'une partie de la Flandre et en le faisant cordon rouge (1).

Cependant la France allait acquérir de la gloire. La cour de Versailles, obligée de prendre les armes, s'assura de la neutralité de la Hollande et de l'Angleterre. Tranquille du côté de la mer, elle dirigea ses efforts contre l'Allemagne et les possessions autrichiennes d'Italie. L'Espagne et la Sardaigne étaient ses alliées. La campagne fut honorable et utile : l'Autriche y perdit tous ses États d'Italie.

(1) Nous devions ces détails à la vérité historique altérée par la plupart des auteurs qui ont rapporté ce fait ; c'est aussi un hommage qu'un petit-fils est heureux de pouvoir rendre à son bisaïeul.

CHAPITRE II.

Droit de visite entre l'Espagne et l'Angleterre. —Plaintes des négocians anglais. — Guerre maritime de l'Angleterre avec l'Espagne. — L'Autriche et la Prusse. — Résultat de la décadence de notre marine sous le régent et Louis XV. — Mauvais vouloir de l'Angleterre.—Elle nous provoque. — Les navires de guerre anglais pillent notre commerce. — Les Anglais viennent, sans déclaration de guerre, bloquer le port de Toulon. — La France déclare la guerre à l'Angleterre.

Cette guerre avait donné à l'Espagne le sentiment exagéré de sa puissance. Fière du rôle qu'elle venait de jouer, indignée de l'ambition sans mesure des commerçans anglais, elle fut sourde aux négociations que le ministre anglais Walpole entama avec elle, sur le droit de visiter les navires soupçonnés de faire la fraude dans ses colonies d'Amérique.

Ce fut en 1667 que l'Espagne et l'Angleterre s'accordèrent, par un traité, le droit réciproque de visiter leurs navires de commerce dans leurs mers respectives, et d'y confisquer les marchandises de contrebande. Il s'agissait, pour l'Espagne, qui avait pris l'initiative du traité, d'empêcher les Anglais de transporter des armes dans les États barbaresques dont les pirates infestaient toutes ses côtes.

Tant que ce droit ne fut exercé que dans certaines limites et à de rares intervalles, les négocians anglais n'y firent aucune attention; mais, sous Philippe V, les choses changèrent de face. Par le traité de l'Assiento, conclu entre l'Espagne et la Grande-Bretagne, une compagnie anglaise obtint le privilége d'envoyer annuellement à la foire de Porto-Bello un navire chargé de marchandises européennes, ainsi que l'autorisation d'équiper, dans les ports de la mer du Sud, des navires pour le transport des nègres dans toutes les villes de la côte du Mexique et du Pérou, et de rapporter le prix de cette vente en lingots d'or et d'argent, sans avoir à payer aucun droit d'exportation et d'importation. Par suite de ces conditions, des comptoirs anglais s'établirent dans les principales villes de l'Amérique espagnole; et comme des taxes exorbitantes pesaient sur le commerce espa-

gnol des colonies, les commerçans anglais de toute l'Amérique se livrèrent à une contrebande qui réalisa des bénéfices énormes. Le commerce tout entier des galions allait passer entre leurs mains, si le cabinet de Madrid, justement effrayé des pernicieux résultats de ce traité, n'eût pas fait des efforts pour en atténuer les effets. Rétablissant les stipulations de 1667, il envoya dans les parages fréquentés par les contrebandiers, plusieurs vaisseaux gardes-côtes qui arrêtèrent leurs déprédations. C'était plus qu'il n'en fallait pour exciter les plaintes et les réclamations des négocians anglais. De quel droit, disaient les insatiables et orgueilleux marchands de Londres, l'Espagne affecte-t-elle l'empire maritime de l'Amérique? Ne sommes-nous plus les dominateurs des mers, et faut-il que notre commerce soit à la merci des puissances maritimes de l'Europe? Walpole, forcé par les exigences de sa nation à protester contre cet état de choses, dont il admettait sans doute la nécessité, négocia avec la cour de Madrid, mais sans succès.

En 1737 et 1738, la situation devint de plus en plus grave. L'exaspération du commerce britannique, dont les pertes se succédaient rapidement, ne connut plus de bornes et gagna toute l'Angleterre. Il n'y eut pas d'ex-

pressions assez énergiques pour attaquer les prétentions de l'Espagne. On citait des faits, on parlait du pavillon anglais foulé aux pieds par les marins espagnols. On alla jusqu'à produire, en plein parlement, un certain Jenkins, dont l'oreille avait été, assurait-on, arrachée dans une sorte de lutte internationale (1).

Ce Jenkins était un misérable, flétri par la justice, dont l'oreille avait été mutilée par la peine infamante du pilori. Mais la digue était rompue, les concessions que l'on exigeait de l'Espagne, et qu'elle avait accordées pour satisfaire la fierté du peuple anglais, ne paraissaient plus suffisantes. Les Anglais voulaient la liberté des mers pour leurs contrebandiers. Walpole, forcé de recourir à de nouvelles négociations, échoua. Dès lors, l'opinion, en Angleterre, ne fut plus gouvernable. Ce peuple, naturellement livré à l'esprit de rapine, a toujours désiré la guerre avec l'Espagne, et le ministère anglais, dans mainte occasion, a été plus occupé à réprimer

(1) Il sied bien aux Anglais de s'élever contre la barbarie des Espagnols. Sur mille traits de cruauté exercés par leurs contrebandiers, citons l'exemple de ce capitaine anglais qui, ayant invité deux gentilshommes espagnols sous prétexte de commercer avec eux, les fit enfermer à fond de cale et les tint deux journées entières sans nourriture pour les obliger à lui payer une rançon. Ne pouvant les y contraindre, il coupa à l'un les oreilles et le nez et força l'autre à les manger.

qu'à exciter, dans les cœurs, cette ardeur du gain qui les pousse contre le commerce espagnol.

Les troupes, la marine, les armateurs manifestèrent leur joie d'une rupture qui semblait leur offrir une proie assurée ; car c'est ainsi qu'ils considéraient et les flottes des Indes et les riches colonies d'Amérique. La supériorité constante de la marine anglaise sur celle d'Espagne semble motiver cette présomption insultante. Quoiqu'ils se plaisent à exagérer les forces maritimes de l'Espagne, les Anglais ne les redoutent guère plus que celles du Portugal. Avec ce dernier pays ils font de grandes fortunes pendant la paix, en accaparant tout l'or du Brésil ; avec le premier, la guerre les enrichit, et finirait, si elle durait long-temps, par faire passer dans leurs mains les mines du Pérou. C'est ainsi que l'on raisonne en Angleterre (1), et, par malheur, les faits viennent à l'appui de cette opinion.

L'Espagne et l'Angleterre allaient donc commencer une lutte, et entraîner, sans doute, sur le champ de bataille une partie de l'Europe. Le cardinal de Fleury comprit les dangers d'une telle situation. Il fit un appel

(1) Pitt disait familièrement, en parlant d'une guerre avec l'Espagne, « qu'on n'en mettrait pas plus grand pot au feu et qu'on en ferait bien » meilleure chère. »

à la modération du cabinet anglais, chercha à l'effrayer, en lui représentant l'effet que cette guerre ferait en France où tout le monde était *porté*, par principe et par intérêt, en faveur du peuple espagnol ; mais le cardinal de Fleury, ne pouvant appuyer sa médiation d'une puissante flotte, ne fut pas écouté, et la cour de Saint-James passa outre. Le premier ministre de France se rejeta alors sur le cabinet de Madrid, il supplia, il insista, et finit par obtenir quelques concessions de sa part ; ce fut en pure perte : les Anglais voulaient le partage du commerce espagnol ; la guerre fut déclarée à l'Espagne en 1739.

Les premières hostilités présentèrent une alternative de bons et de mauvais succcès. Pendant que l'amiral anglais Vernon, envoyé aux Indes-Occidentales avec six vaisseaux, s'emparait de Porto-Bello et démolissait ses fortifications, les escadres espagnoles, trop faibles pour résister, avec succès, aux flottes britanniques, couraient les mers, détruisant tout ce qu'elles rencontraient. Cependant un armement formidable qui se préparait en Angleterre excitait toute l'anxiété de la nation espagnole. Une flotte de vingt-neuf vaisseaux et vingt frégates portant douze mille hommes de troupes de débarquement, avait mission d'attaquer Carthagène de l'Amérique es-

pagnole. Diverses circonstances retardèrent le départ de cette expédition, qui ne mit sous voile que lorsque la saison trop avancée doublait les difficultés de l'entreprise. Les troupes anglaises, débarquées à terre, se rendirent maîtresses de tous les forts situés à l'entrée de la baie; mais Carthagène avait pour gouverneur le marquis d'Essaba, homme d'un grand caractère. Décidé à vaincre ou à s'ensevelir sous les ruines de la ville, il communiqua son énergie à ses soldats. Les Anglais, ayant voulu enlever le fort Saint-Lazarre, furent repoussés avec perte; les Espagnols, encouragés par ce premier succès, firent des sorties heureuses et tuèrent une grande quantité d'ennemis. La fièvre jaune vint prêter son appui aux habitans: près de vingt mille soldats et matelots périrent par ce fléau et le fer de l'ennemi; les débris de l'armée vaincue se hâtèrent de quitter ces funestes rivages. Cependant l'intervention de la cour de France avait presque réussi auprès des puissances belligérantes. L'Angleterre, qui avait compté sur des victoires et non sur des revers, craignant la résurrection de la marine française, qui pouvait, dans cet intervalle, se développer et grandir, parut disposée à conclure un arrangement. L'Espagne, de son côté, désirait non moins vivement la fin d'une guerre qui dévorait ses finances et qui allait probablement lui ravir

sa force navale et quelques unes de ses colonies. Dans cet état de chose, quand la paix semblait prochaine, un événement funeste autant qu'il était imprévu, vingt déranger les calculs de la sagesse humaine et jeter l'Europe dans une guerre générale. Charles VI, empereur d'Allemagne, venait de mourir.

L'Allemagne, depuis un demi-siècle, avait subi des changemens dans sa constitution, qui présageaient la décadence de l'empire d'Autriche.

L'avènement de la maison de Brunswick au trône d'Angleterre donnait à Georges I[er], comme roi de Hanovre, une influence directe sur les Etats allemands qui ne pouvait qu'affaiblir celle du gouvernement autrichien.

L'électeur de Brandebourg, reconnu roi par l'imprévoyance du cabinet de Vienne, s'était fait centre d'action et de résistance pour toute l'Allemagne. Ce pays, habilement gouverné, resserré dans ses étroites limites, était tourmenté du désir de s'agrandir aux dépens de l'empereur. Il y avait donc, pour faire contrepoids à l'influence autrichienne en Allemagne, l'Angleterre, comme puissance maritime du premier ordre tenant à sa solde les princes allemands, et la Prusse, puissance territoriale, expression de la nationalité protestante allemande, gouvernée alors par un homme de génie.

En 1740, ces divers intérêts furent mis en jeu.

A Charles VI avait succédé Marie-Thérèse, jeune femme de vingt-quatre ans. Comme il arrive souvent dans des successions par élection, un prétendant, l'électeur de Bavière, revendiqua la couronne et en appela à l'Europe. Les rois d'Espagne, de Sardaigne, de Prusse et de Pologne coururent aux armes, mais dans un intérêt personnel. Fleury, qui voulait la paix, sollicité par l'électeur, séduit par l'idée de placer sur le trône de Joseph II un prince dont la famille avait été l'alliée fidèle de la France, ne résista pas à l'entraînement général et déclara la guerre à Marie-Thérèse le 18 mai. Marie-Thérèse se trouva sans autres alliés que l'impératrice de Russie et l'électeur de Hanovre.

Quarante mille Français s'étant réunis à vingt mille Bavarois, s'emparèrent de Passau et de Lintz. Le roi de Prusse pénétra en Moravie, le roi de Pologne en Bohême : Marie-Thérèse était consternée. Avec une habileté ordinaire, le prince Charles-Albert, commandant les Franco-Bavarois, entrait à Vienne; mais au lieu de marcher sur cette capitale, il perdit du temps à se faire couronner roi à Lintz, et désireux de mettre sur sa tête une seconde couronne, il marcha sans précaution sur Prague. On connaît les événemens de cette

guerre : de grands triomphes, d'aussi grands revers signalèrent le cours de la campagne.

Cependant, les intrigues de l'Angleterre, qui se disposait à la guerre, détachent de l'alliance française Frédéric et le roi de Pologne ; la Sardaigne et Naples, qui redoutent les flottes britanniques, gardent la neutralité ; l'armée franco-bavaroise, réduite à 30,000 hommes, est isolée au sein de l'Allemagne. Toutes les forces de l'Autriche fondent sur elle ; refoulée à Prague, elle est bientôt rejetée sur les frontières de France, aux deux tiers détruite. Maurice de Saxe qui, plus tard, devait doter sa nouvelle patrie de nombreuses victoires, et Chevert furent les seuls qui soutinrent l'honneur français.

L'Angleterre continuait la guerre avec l'Espagne. Les événemens du continent lui parurent favorables pour se déclarer ouvertement contre la France. Le ministère Walpoole fut accusé de trahir les intérêts nationaux au profit de l'ambition de la maison de Bourbon. Le parti de l'opposition, secrètement poussé par le roi Georges, habilement conduit par William Pitt, jeune homme déjà grand politique, contraignit Walpoole à se retirer. Fleury s'aperçut alors de la faute qu'il avait commise en laissant dépérir la marine fançaise. L'importance de l'armée navale l'avait récemment frappé. Il savait que si la Sar-

daigne et le roi de Naples s'étaient retirés de l'alliance française, c'était à cause de la présence d'une escadre anglaise qui menaça de bombarder Naples et Gênes et de porter une armée en Italie. Faute de cet élément de grandeur, la France dévorait en silence les plus grandes humiliations et ne savait que se plaindre des violences exercées par les navires de guerre anglais qui, au mépris du droit des gens, pillaient notre commerce.

Cependant l'esprit de la marine n'était pas entièrement perdu. Le ministère, qui pouvait encore rétablir, ou du moins montrer plus d'attention à soutenir cette branche essentielle de notre puissance militaire, ce qui aurait sans nul doute assuré le succès de ses négociations pacifiques, pensa autrement ou, peut-être, n'y pensa pas du tout. La stagnation complète des ports et le manque de système dans le gouvernement amenèrent l'insouciance et ouvrirent la porte au désordre et à l'indiscipline. Jamais les passe-droits n'avaient été si grands, jamais aussi on n'avait vu un mécontentement plus universel. La richesse et l'intrigue tinrent lieu de tout; elles attirèrent à elles le commandement et le pouvoir. Le patriotisme s'émoussa : on s'habitua à voir la pauvreté chez l'officier comme un déshonneur, la vertu comme quelque

chose desuranné. Des nobles et des hommes nouveaux, avec de l'influence à Paris et de la suffisance dans les ports, se crurent dispensés de mérite; le gaspillage des deniers de l'Etat et des arsenaux ne connut plus de mesure; l'honneur et la pudeur, ce patrimoine des Tourville, des Duguay-Trouin, des Jean-Bart, furent tournés en ridicule : il n'y eut plus de règle, plus de frein.

Cependant telle est l'autorité des souvenirs; malgré ces vices déjà enracinés dans le corps militaire et administratif de la marine, l'influence du grand siècle se fera encore sentir, et nos marins sauront soutenir le legs glorieux que leur ont laissé leurs devanciers. Si, dans le cours de la guerre, nous les voyons écrasés par des forces quadruples, ce ne sera pas sans gloire et sans une résistance que les ennemis eux-mêmes admireront.

Comme si le mal n'était pas assez grand, le ministère s'ingéniera à effacer les traditions héroïques qui auront échappé au naufrage. Aux luttes énergiques du grand règne, aux combats bord à bord, aux abordages, succéderont, par ordre de la cour, des affaires de *circonspection*. Dans le but de conserver au matériel naval appauvri quelques vaisseaux armés, on augmentera les chances de nos ennemis, en général plus habiles que nous au

canon. Par l'effet de ce funeste principe, on mettra les amiraux anglais à même de faire, contre nos flottes, les attaques qu'ils jugeront le plus convenables, puisque nous serons tenus d'être sur une défensive aussi avantageuse à l'ennemi que funeste au génie national.

Cette *circonspection*, ordonnée devant l'ennemi, faussera à la longue le génie national, qui n'est à l'aise que lorsqu'il a les allures franches et décidées, et peu à peu l'abus du système entraînant la défiance et le découragement, amènera dans nos armées, au milieu du feu, des actes d'indiscipline et de défection dont on chercherait vainement un seul exemple dans le cours du dernier siècle.

Montesquieu l'a dit : « La nature de la guerre purement défensive est décourageante : elle donne à l'ennemi non seulement le choix du temps et de la place, mais encore l'avantage du courage et de l'énergie dans l'attaque. Il vaudrait mieux hasarder quelque chose par une guerre offensive, que d'abattre les esprits en les tenant en suspens. » Pour ne citer que l'antiquité, Annibal et César font consister le succès dans la supériorité de forces et de courage que « ceux qui attaquent possèdent sur ceux qui n'agissent qu'en défensive. »

Cependant les Anglais ne-se contentaient plus de

capturer nos navires marchands, ils attaquaient nos vaisseaux de guerre et nos escadres : les Antilles étaient le théâtre de leurs actes de déloyauté et de leur perfidie. Le marquis d'Antin, avec quatorze vaisseaux et cinq frégates (1), venait de se rendre aux Antilles françaises dans le but de surveiller leur conduite, et de s'opposer, le cas échéant, aux entreprises qu'ils pou-

(1) ESCADRE DU MARQUIS D'ANTIN.

Le Dauphin-Royal	Marquis d'Antin. Capitaine de la Jonquière.
Le Superbe	De Roquefeuil, chef d'escadre. Capitaine de la Mothe.
Le Bourbon	De Radepay, chef d'escadre. Capitaine Boulainvilliers.
Le Juste	De Rochambeau.
Le Lys	De Fercourt.
Le Chiron	Bart.
L'Achille	De Barras.
Le Saint-Louis	Desnots.
L'Elisabeth	De Nesmond.
L'Ardent	D'Epinay.
Le Content	D'Anangour.
Le Triton	De Fouillanze.
Le Mercure	De l'Etenduère.
L'Argonaute	De Mompipeau.
La Parfaite	d'Estourmel.
La Gloire	Desgouttes.
L'Amazone	De Coulombe.
L'Astrée	De Périer.
La Fée	de Chaceagnac.

vaient méditer. La guerre éclatant, le gouvernement français devait lui envoyer des renforts suffisans pour prendre l'initiative des hostilités : tel était le plan arrêté à Versailles, et que des malheurs imprévus firent complètement échouer. D'abord la traversée devint funeste à plusieurs de nos vaisseaux, qui arrivèrent dématés à la Martinique; la fièvre jaune décima nos équipages; une frégate expédiée de France pour donner au marquis d'Antin de nouveaux ordres, fut capturée; cet ensemble d'accidens paralysa la volonté de l'amiral, et sembla autoriser l'insolence et l'impunité des ennemis. Le mal paraissait à son comble quand la division de M. de Roche-Allar parut aux Antilles après une traversée difficile de quatre-vingt-treize jours. Ce renfort, qui égalisait les forces des deux puissances, ne put cependant déterminer le marquis d'Antin à séjourner plus long-temps aux Antilles. Mais avant que de se résoudre à un parti qui laissait l'ennemi maître de la mer et libre de tenter quelque coup plus décisif si la guerre était définitivement déclarée, il donna le commandement de six vaisseaux au comte de Roquefeuil, lui prescrivant de croiser dans les parages fréquentés par notre commerce, et d'user avec les Anglais des mêmes moyens qu'ils employaient pour s'emparer des marchands et dé

nos navires de guerre. Le chevalier d'Epinay, avec les vaisseaux *l'Ardent*, *le Mercure*, *le Diamant* et la fré- *la Parfaite*, fut chargé de protéger la rentrée, au Cap, d'une somme d'argent considérable. Sa mission remplie, M. d'Epinay devait rallier l'escadre du marquis d'Antin qui, aussitôt après, faisait route pour la France.

La traversée de M. d'Epinay fut heureuse; les Anglais ne parurent pas. Au retour, la division française alla toucher au Petit-Goave pour y prendre des vivres, et reprit, le surlendemain, la route du port des Cayes, où se trouvait l'amiral français. Le mercredi 18 janvier, vers six heures du matin, les Français découvrirent, par le travers du cap Tiberon, une flotte composée de soixante-quinze navires gouvernant au nord. Bientôt cette flotte arriva vent arrière et s'approcha d'assez près. Chaque nation assura son pavillon. La grande flotte hissa pavillon anglais : c'était un convoi marchand escorté par six vaisseaux de 70, 60 et 50 canons, détachés de l'armée du vice-amiral Ogle. Le commodore anglais, après avoir fait tenir le vent aux navires marchands, se rapprocha d'avantage des Français pour courir ensuite parallèlement à eux. Toute la journée, les deux escadres naviguèrent de conserve, se contentant

de s'observer et de se tenir chacune sur ses gardes. Quoique la paix existât toujours nominalement, M. d'Epinay se prépara comme s'il allait être attaqué. Le soir, vers dix heures, les Anglais firent une forte arrivée sur les Français et bientôt ils commencèrent le combat. L'escadre française riposta aussitôt et l'action devint générale. Après une heure d'une canonnade très vive, les vaisseaux anglais se laissèrent culer et M. d'Epinay continua sa route. Sur les deux heures du matin, même manœuvre de la part de l'ennemi, mêmes dispositions du côté des Français; le combat dura jusqu'au jour. Malgré sa grande infériorité, la division française conserva le champ de bataille. Un vaisseau ennemi fut démâté, un autre obligé d'aller s'échouer à la Jamaïque. Le *Diamant* éprouva des avaries assez graves. Le commodore anglais, honteux d'un stratagème qui lui avait si peu réussi, envoya un officier à bord de l'*Ardent* pour s'excuser de sa prétendue méprise, disant « qu'il avait cru avoir affaire à des Espagnols; qu'il n'était point en guerre avec les Français et qu'il ne la voulait point avec eux. »

Le marquis d'Antin ayant donné plusieurs jours à M. d'Epinay pour se radouber, appareilla avec lui au commencement de mars et gouverna sur l'Europe.

A cent lieues du golfe de Gascogne, des vents violens, accompagnés d'une brume épaisse, séparèrent quelques vaisseaux de son escadre. Enfin, épuisée, démoralisée par tant de contrariétés, l'escadre française gagna ses ports, à l'exception du vaisseau *le Bourbon*, commandé par le marquis de Boulainvilliers.

Ce vaisseau, vieux et cassé, après avoir été séparé de l'escadre, éprouva, par suite du mauvais temps, une voie d'eau considérable. L'équipage, employé sans interruption, jour et nuit, à la manœuvre des pompes, ne pouvait étaler l'eau qui augmentait sans cesse dans la cale. Cependant, hors deux hommes, tout le monde à bord ignorait le danger, et comme les rivages de France n'étaient pas très éloignés, chacun se livrait au travail avec espérance et ardeur. Les deux personnes qui connaissaient la véritable situation du vaisseau, étaient le marquis de Boulainvilliers et le maître calfat, homme de cœur et de confiance. A toute heure, ce dernier rendait compte de ses observations, et l'équipage, absorbé par un travail qui devenait de plus en plus fatigant, n'y prenait garde.

Dans la nuit du 10 au 11 avril, le marquis de Boulainvilliers, obsédé par ses propres pensées, se promenait silencieux dans sa galerie, quand il entendit comme

le bruit d'une porte qui s'ouvrait. Le maître calfat paraît bientôt. Il ne l'a pas fait appeler ; qu'y a-t-il de nouveau? Le maître est là devant ses yeux, et à sa contenance, le marquis de Boulainvilliers a tout compris : il n'y a plus d'espoir ! — C'en est donc fait, mon ami, dit tristement M. de Boulainvilliers? — Hélas ! oui, commandant, l'eau gagne partout, il n'y a plus que Dieu qui puisse nous tirer d'affaire. — Alors, mon ami, reprit M. de Boulainvilliers, continue à être discret, cachons, s'il se peut, cette affreuse vérité à l'équipage et faisons nos efforts pour retarder le terrible moment.

Aussitôt des ordres sont donnés, on jette à la mer tout ce qui peut augmenter la fatigue et les mouvemens du vaisseau ; on fait le plus de voilure possible et l'on gouverne sur le cap Finistère, estimé à soixante lieues environ. Cependant, la terreur et la confusion commençaient à se répandre parmi l'équipage : des bruits sinistres couraient, qui portaient le découragement dans l'âme des plus braves. Tout-à-coup un cri vibrant s'est fait entendre : « Terre ! terre ! » répètent d'une seule voix ces 600 hommes, et en un clin d'œil les hunes, les haubans sont couverts d'hommes qui cherchent d'un regard avide le point aperçu ! C'était en effet une terre amie, la terre d'Espagne. Les vents emportaient avec rapidité

le vaisseau ; encore vingt-quatre heures, et l'on abordait au port ! Mais la voie d'eau s'agrandissait de plus en plus.

Parmi les officiers et gardes-marine du *Bourbon*, M. de Boulainvilliers avait un fils unique qu'il aimait tendrement. Convaincu de l'impossibilité de soustraire le navire à une perte totale, il veut du moins sauver ce fils chéri de l'affreuse mort qui le menace.

Les terres du Finistère s'aperçoivent distinctement du haut des mâts. Le vent se calme, le vaisseau, à moitié enfoncé dans l'eau, marche à peine. Dans cette extrémité, M. de Boulainvilliers pense à expédier des canots vers le rivage espagnol : ses mesures sont prises ; un éclair de bonheur vient briller sur son front ; s'il meurt, du moins il sauvera son fils et peut-être tout l'équipage. Cependant, cet équipage, soutenu par l'héroïsme de ses officiers, travaille sans se plaindre. « Il n'a paru aucune faiblesse, pas un cri, pas un murmure, point de confusion », a écrit le fils même du commandant, échappé au naufrage.

Dans ces momens suprêmes, la religion reprend, ordinairement, son noble empire sur les cœurs. Les matelots demandent à faire un vœu, et se rassemblant sur le pont, ils récitent à haute voix les litanies de la Sainte-Vierge,

promettent d'aller, nu-pieds, à la première chapelle de la Vierge et se remettent plus calmes à leurs travaux. Le marquis de Boulainvilliers, qui s'est associé à ce touchant témoignage de foi et d'espérance, ordonne bientôt l'armement de deux canots. La plupart des officiers et des gardes-marine embarquent par son ordre, son fils est du nombre. Il fallut faire violence à ce généreux jeune homme pour l'obliger à quitter son père. M. de Boulainvilliers expédie les canots et enjoint aux officiers de se hâter. Ils s'éloignent, ils quittent leurs compagnons d'infortune auxquels ils promettent de prompt secours. M. de Boulainvilliers est sur le pont et montre une contenance pleine de sérénité. Cependant, le malheureux père rentre dans sa galerie, et il suit des yeux le canot de son fils qui s'éloigne et qu'il ne doit plus revoir.

A cinq heures du matin, il n'était plus possible de dissimuler la gravité du danger à l'équipage. Le découragement, la terreur, l'émotion la plus profonde donnaient à cette scène, au milieu de l'Océan, un caractère indéfinissable d'horreur et d'épouvante.

Cependant, les hommes qui n'étaient pas occupés aux pompes, travaillaient à construire des radeaux. M. de Boulainvilliers espérait, avec ces moyens et la chaloupe du vaisseau, pouvoir sauver une partie de l'équipage. Il

en fut autrement. Vers cinq heures du matin, comme les canots étaient encore à peu de distance du *Bourbon*, les officiers et les personnes qui s'y trouvaient, furent témoins d'un événement horrible mais prévu. Le corps du vaisseau paraissait à peine, les radeaux et la chaloupe s'encombraient de monde. Une foule confuse couvrait les haubans et les mâts : le *Bourbon* s'enfonçait sensiblement dans les eaux. Sur la dunette on distinguait encore M. de Boulainvilliers et l'aumônier qui, sans doute, exhortaient leurs malheureux compagnons à bien mourir. Peu après le vaisseau disparut... Le canot du fils de M. de Boulainvilliers parvint à gagner la terre; le deuxième également; l'Océan garda le reste (1).

Dans les eaux de la Méditerranée, deux escadres britanniques, sous les ordres des vice-amiraux Mathews et

(1) *Officiers qui périrent.*
MM. de Boulainvilliers.
de Kergario.
de Barazer.
de Savigny.
Vaubourg.
du Plessis.
Et 617 matelots.

Officiers sauvés.
MM. de Keranisant.
de Lamothe-Masnière.
de Taillefer.
de Lorgerie.
de Gavandour.
de Kersvoret.
de Morogues.
de La Prévalais.
de Boulainvilliers fils.

Haddock, s'assuraient de la domination de cette mer, mais se voyaient repoussés dans toutes leurs entreprises contre les Espagnols. Depuis la déclaration de guerre entre l'Angleterre et l'Espagne, près de cinq cents navires de commerce anglais étaient tombés au pouvoir des armateurs espagnols, et la flotte des galions avait heureusement échappée à la vigilance d'une division ennemie. Haddock, ayant manqué son coup de main sur Barcelone, manqua également Majorque par ses lenteurs. Ce fut sur ces entrefaites qu'une escadre française, aux ordres de M. de Court, étant sortie de Toulon, se mit entre les Anglais et les Espagnols, sur le point d'en venir à un combat naval disproportionné. Dès lors, Haddock, n'osant plus rien entreprendre, se retira à Mahon et laissa don Navarro, commandant l'escadre de sa majesté catholique, transporter en Italie les renforts de troupes et de munitions dont avait besoin l'armée combinée de France et d'Espagne.

En même temps, et au sud de l'Espagne, le comte de Cheylus était attaqué par une escadre anglaise très supérieure; mais sa belle résistance obligeait son déloyal ennemi à abandonner le champ de bataille.

Après le combat, le commodore anglais, renouvelant la scène de l'officier-général de l'amiral Ogle envoya son

aide-de-camp au comte de Cheylus pour lui exprimer les regrets qu'il éprouvait de ce qui s'était passé, disant qu'il avait cru ses vaisseaux espagnols. M. de Cheylus répondit « qu'il n'était pas fâché de l'erreur des Anglais, parce qu'elle avait un peu exercé ses jeunes gens, qui souhaitaient depuis long-temps de voir le feu. »

L'Angleterre rassemblait une armée considérable dans ses ports pour porter la guerre en France, conjointement avec l'Autriche qui devait l'attaquer à la fois sur le Rhin et sur les Alpes.

En même temps le vice-amiral Mathews, après avoir effrayé les cours de Naples et de Turin par la menace du bombardement des villes de Naples et de Gênes, reçut l'ordre de venir bloquer Toulon où venait de se réfugier l'escadre de don Navarro. Il n'était plus possible de se méprendre sur les projets hostiles du cabinet de Saint-James; le ministère français se décida, malgré l'infériorité de nos forces navales, à déclarer la guerre à l'Angleterre le 20 mars. Peu après, la Hollande, qui, depuis sa lutte avec Louis XIV, semblait être devenue une province anglaise, accéda à la politique britannique. « Ce n'est plus, disait spirituellement Frédéric, qu'une chaloupe qui suit un vaisseau de ligne. »

La flotte anglaise partit, au printemps, des côtes bri-

tanniques, et débarqua sans opposition l'armée de lord Stain dans les Pays-Bas. Le général anglais opéra sa jonction avec une division allemande, et, à la tête de cinquante mille hommes, il s'avança des Pays-Bas sur le Mein pour se joindre au prince de Lorraine dans le Palatinat, écraser le duc de Broglie et pénétrer en Alsace. Cette pointe fut cause du combat de Dettingue, où M. de Noailles s'emparait de toute l'armée anglaise sans l'imprévoyante témérité du duc de Grammont, qui abandonna son poste pour aller au devant de l'ennemi. Bientôt les intrigues politiques de l'Autriche et de l'Angleterre amenèrent la ligue de Worms, dans laquelle entrèrent les rois de Sardaigne et de Pologne. Pour faire face à cet orage, la diplomatie française chercha en Europe des alliés. Le roi de Prusse, glorieux de jouer le rôle de Gustave-Adolphe, se laissa facilement séduire. La Suède, par le même motif, adhéra à l'alliance française : l'Europe se trouva ainsi partagée en deux camps.

La cour de Versailles remplissant, dans cette lutte contre l'Angleterre et l'Autriche, le rôle principal, dut songer à ses propres intérêts. Dans le plan concerté à Paris, il fut convenu que, laissant de côté les prétentions d'un empereur dépossédé dont les fautes avaient amené les désastres de la campagne de Prague, les

alliés attaqueraient l'Autriche par ses trois points vulnérables. Le roi de Prusse devait envahir la Bohême; la France se jetait sur les Pays-Bas, et une armée franco-espagnole attaquait les États autrichiens d'Italie. En outre, vingt-quatre mille hommes, rassemblés dans les ports de l'Océan, devaient faire une descente en Angleterre en faveur du fils de Jacques III, jeune prince de la plus haute espérance. Au printemps, deux armées françaises fondirent sur les Pays-Bas, et se rendirent successivement maîtresses des places fortes; Frédéric, avec quatre-vingts mille hommes, s'empara de Prague et menaça Vienne; le prince de Conti franchit les Alpes et se réunit aux Espagnols.

Cependant la flotte britannique bloquait étroitement l'escadre espagnole et les quelques vaisseaux français qui se trouvaient armés. Dans toutes les mers du globe, d'autres divisions anglaises assuraient la prépondérance de l'Angleterre sur les marines, en décadence, de l'Espagne et de la France; mais laissaient l'Angleterre réduite à des forces peu considérables pour la sûreté de ses côtes, de son commerce et de son territoire. Cette faute du ministère anglais, qui montrait le peu de cas qu'il faisait d'un gouvernement livré à des maîtresses, fut comprise par le comte de Maurepas, mi-

nistre de la marine. La cour de Versailles, un instant sortie de sa léthargie, résolut de tenter non seulement la délivrance de la Méditerranée, mais encore la conquête de l'Angleterre. L'occasion paraissait favorable sous tous les rapports. La majeure partie des troupes anglaises étaient en Flandres; la flotte de l'amiral Noris s'armait avec peine. Le commerce anglais occupant la majeure partie des matelots, le gouvernement ne savait où les prendre. En 1743, il faisait ce qu'il fit en 1756 et en 1778, et ce qu'il fera encore quand il sera forcé d'armer des flottes considérables. Il ordonna la presse, et expédia sur toutes les côtes des pataches qui allaient au devant des navires de commerce et leur enlevaient de force leurs équipages. Qu'on ne s'effraie pas trop de cet immense personnel de la marine d'Angleterre, car il appartient exclusivement au navire du commerce, espèce d'arche sainte que, nonobstant les difficultés du moment, un ministère, quel qu'il soit, ne saurait trop ménager.

En outre, l'Écosse et l'Irlande avaient promis de se lever au débarquement des Français. Ces projets, qui annonçaient de la vigueur et de l'intelligence, firent hâter l'armement de tous les vaisseaux disponibles à Toulon et dans les ports de l'Océan.

Dix-sept vaisseaux commandés par M. de Court, noble vieillard âgé de quatre-vingts ans, se réunissant à l'escadre de don Navarro (1), appareillèrent de Toulon le

(1) FLOTTE COMBINÉE DE FRANCE ET D'ESPAGNE.

DIVISION FRANÇAISE.

Le Ferme.	74 can.	620	hommes.	De Sorgues.
Le Duc-d'Orléans.	74 —	600	—	D'Orves.
Le Saint-Esprit.	74 —	600	—	De Piosin.
L'Espérance.	74 —	620	—	De Gabaret, commandant.
Le Borée.	64 —	430	—	De Marquisan.
Le Trident.	64 —	430	—	De Caylus.
Le Solide.	64 —	430	—	De Châteauneuf.
Le Sérieux.	64 —	430	—	De Cheylus.
L'Eole.	64 —	430	—	D'Albert.
Le Léopard.	64 —	430	—	De Gravier.
Le Toulouse.	62 —	420	—	D'Astour.
Le Terrible.	74 —	620	—	De Court, amiral. Dorves, capitaine. Julien, major de l'escad.
L'Heureux.	60 —	400	—	De Vaudreuil.
Le Diamant.	50 —	350	—	De Massiac.
Le Tigre.	50 —	350	—	De Saurin.
L'Alcyon.	50 —	300	—	De Lances Mandelot.
L'Aquilon.	42 —	300	—	Duquesne.
		Frégates.		
Le Zéphir.	30 —	220	—	De Glandevez.
L'Atalante.	30 —	220	—	De la Clue.
La Volage.	26 —	190	—	De Beaufremont.
La Flore.	26 —	190	—	De Bompar.
Quatre brûlots.				

DIVISION ESPAGNOLE.

Le Real (Royal-Philippe) 114 can. 937 hommes. Don Navaro.

19 février, et se dirigèrent par une brise d'ouest sur les îles d'Hyères, où se trouvaient mouillée l'armée britannique. Cette sortie audacieuse, en présence de trente-cinq vaisseaux anglais, dont sept à trois ponts, quinze frégates ou brûlots, que le vice-amiral Mathews, marin de beaucoup d'expérience, commandait, étonna l'Europe. Les peuples crurent, un instant, aux prodiges qui avaient signalé les armées navales de France sous Louis XIV; chacun fut dans l'attente.

Les généraux alliés semblaient s'être inspirés, dans les instructions qu'ils donnèrent aux capitaines de l'armée, avant leur départ, des pensées énergiques de la marine de Louis XIV. Le vieil amiral de Court avait

La Sainte-Elisabeth.	80	—	508	—	»
Le Constant.	60	—	496	—	»
L'Hercule.	60	—	400	—	D. Annib. Pétrouchi.
Le Saint-Fernand.	62	—	359	—	»
L'Amérique.	60	—	359	—	Don Alvarez.
Le Superbe.	60	—	340	—	»
Le Poder.	62	—	340	—	D. Rodrigue Urutia.
L'Orient.	60	—	337	—	»
L'Alcion.	46	—	317	—	»
Le Brillant.	62	—	356	—	»
Le Neptune.	62	—	390	—	Don H. d'Olivarez.
Le Galga.	54	—	302	—	»
Le Netiro.	54	—	265	—	»
Le Xavier.	46	—	281	—	»
La Poloma.	46	—	200	—	»

assisté aux prodiges maritimes du grand siècle, et il retrouvait sa jeunesse en présence d'orgueilleux ennemis, qu'il avait vus si souvent humiliés dans les combats. Convaincu que, dans la mer rétrécie des îles d'Hyères, il était facile à une armée bien résolue d'attaquer corps à corps son ennemi, il avait enjoint, de concert avec don Navarro, ou plutôt avec le brave de Lage, capitaine de pavillon de l'amiral d'Espagne, de gouverner debout au corps sur la flotte britannique et de l'aborder sur tous les points(1). A l'honneur de ceux qui conçurent de si valeureux projets, et pour servir de leçons à notre marine, citons-en les parties principales. Il était ordonné aux capitaines « que quand on serait à portée de canon de l'ennemi, de faire mettre les officiers et les équipages à plat ventre, et de recevoir les volées des vaisseaux anglais sans tirer un seul coup de canon; si cependant, ajoutaient ces instructions, on pouvait tirer chemin faisant quelques coups de canon à mitrailles dans les hunes des Anglais à la portée du mousquet et à la distance qu'il faut pour pointer aux hunes, les Espagnols commenceront à tirer, les Français en useront de

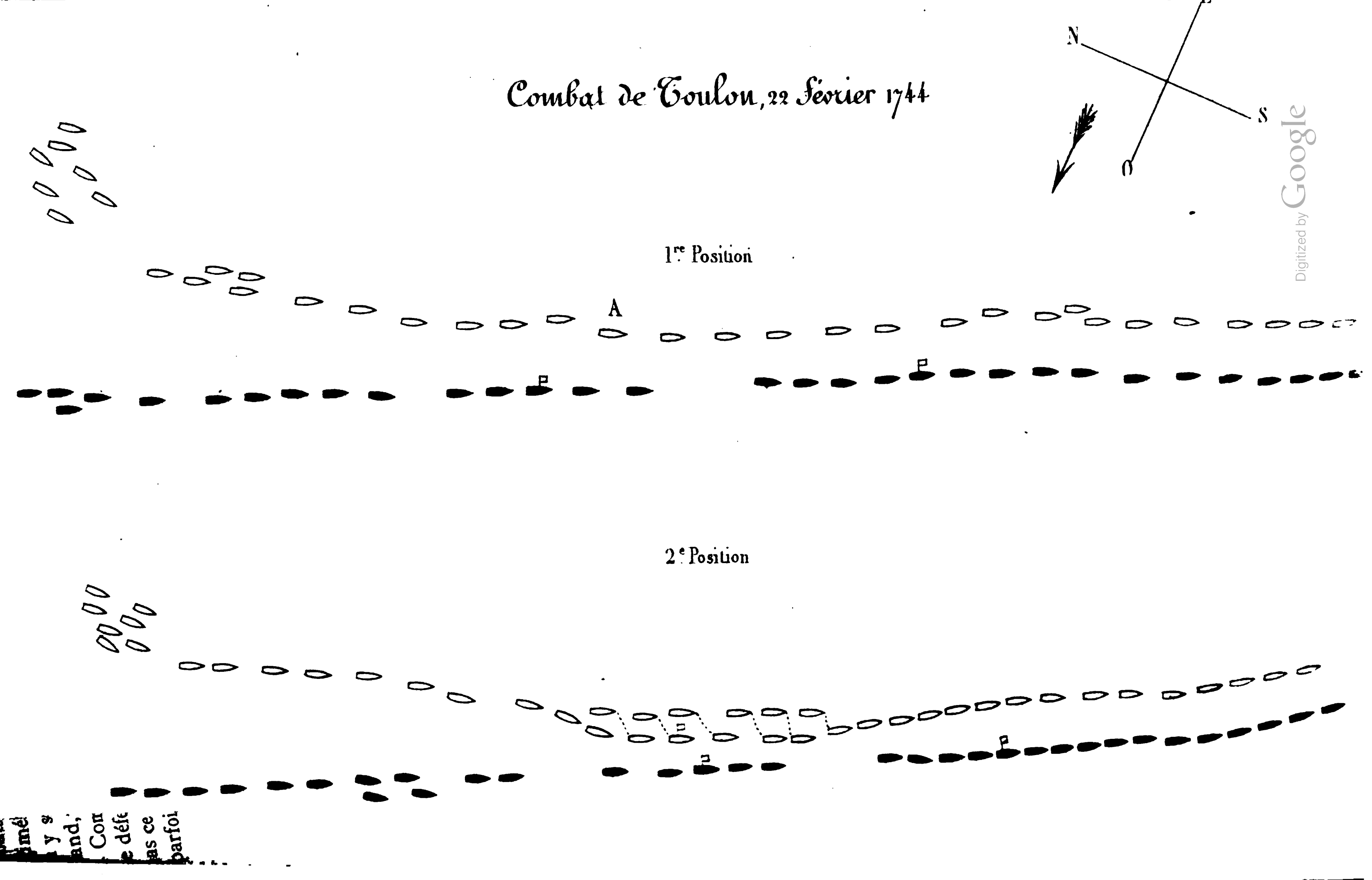
(1) Cette manœuvre était d'autant plus audacieuse que les vaisseaux espagnols manquaient d'équipages, comme on peut le voir dans le tableau.

même sans que l'on doive pour cela se déranger, pouvant tirer indifféremment sur les vaisseaux anglais qui se trouveront plus à portée. On approchera les Anglais à portée de pistolet, et le commandant ayant fait le signal de commencer le combat, le général d'Espagne et toute son avant-garde tirera, ce qui sera promptement suivi du corps de bataille et de l'arrière-garde, et lorsque les vaisseaux seront arrivés bord à bord des vaisseaux anglais, sur lesquels ils auront fait leur première décharge, il est ordonné à tous les vaisseaux de l'armée d'aborder chacun le sien, le mieux et le plus avantageusement qu'il lui sera possible, en saisissant bien les vaisseaux l'un contre l'autre avec les grapins, suivant le signal qui en sera fait, et que *le Zéphir*, qui sera au devant de la ligne, répètera; et quand même on n'apercevrait pas le signal, il suffira que l'on voie le général faire son abordage pour que chacun en fasse de même. » Les frégates devaient se tenir au vent et toutes prêtes à soutenir l'abordage de nos vaisseaux.

Ces projets, qui annonçaient de la part des généraux alliés la résolution de vaincre ou de périr, et qui témoignaient de la confiance qu'ils avaient dans la bravoure des équipages, ne purent s'exécuter par l'accident arrivé au *Léopard*. Ce vaisseau, deux heures après l'appareil-

lage de la rade de Toulon, fut abordé par la frégate *la Volage*, qui lui fit de graves avaries. La flotte combinée jeta l'ancre aux Vignettes le 20.

Le lendemain, elle appareilla avec le même vent d'ouest, mais variable et incertain. Dans un conseil tenu à bord du *Terrible*, il fut résolu qu'on attaquerait l'ennemi comme il en avait été convenu. A neuf heures du matin, pendant que sous-officiers et matelots, à bord des alliés, avaient peine à modérer leur ardeur, le vent d'ouest tourna à l'est. Ce contre-temps devint en revanche favorable aux Anglais, qui en profitèrent aussitôt pour sortir des îles. Les deux armées s'observèrent toute la journée; la mer, qui était houleuse, contrariait leurs mouvemens et ne leur permit pas de se rapprocher. Le 22, le vent à l'est soufflant mollement et la houle un peu tombée, les deux flottes se trouvèrent vers midi à la portée de canon, courant dans un ordre parallèle, le cap Sicié restant au nord-est à cinq lieues de distance. L'armée combinée était ainsi rangée : avant-garde, Français, M. de Gabaret commandant; corps de bataille, Français et Espagnols, amiral de Court; arrière-garde, Espagnols, aux ordres de don Navarro, Milanais de nation, et qui avait passé du service de terre dans la marine. Il avait pour capitaine et pour second,


Combat de Toulon, 22 Février 1744
N
S
O
1re Position
A
2e Position

à bord du *Royal-Philippe*, MM. de Girardin et de Lage.

L'amiral Mathews dirigeait le corps de bataille de l'armée anglaise, le contre-amiral Rowley l'avant-garde, et le vice-amiral Lestock l'arrière-garde. (Position 1.)

Cependant, comme les Espagnols faisaient peu de voilure, ils se trouvèrent, au moment de commencer l'action, assez éloignés des Français. L'amiral anglais, pressé de profiter de cette faute, arrive sur la ligne franco-espagnole et le combat devient général. Le corps de bataille ennemi porte tous ses efforts sur le *Royal-Philippe* et les quelques vaisseaux qui l'approchent. Les autres vaisseaux de don Navarro, gênés par la faiblesse de la brise, trop distans du pavillon amiral, combattent à peine; Rowley et les Français engagent une vive canonnade; Lestock, trop éloigné de l'arrière, reste spectateur impassible de la bataille. (Position 2.)

On combattait depuis quelque temps avec un grand acharnement. *Le Royal-Philippe*, attaqué par trois gros vaisseaux, faisait une défense héroïque. Don Navarro, blessé légèrement, abandonne son poste et se fait porter à l'ambulance. Un sergent de garde ose lui en disputer le passage, et ne cède à son général qu'après des sommations reitérées. M. de Girardin le remplace; il est

frappé mortellement au plus fort de la canonnade. L'intrépide de Lage prend le commandement et anime ses gens. Bientôt, un péril imminent vient exalter jusqu'à l'héroïsme le courage du capitaine français. Un brûlot, dirigé par trois jeunes officiers anglais, se porte sur *le Royal-Philippe*. Ni une furieuse canonnade, ni l'horreur d'une mort terrible ne peuvent détourner de leurs desseins ces braves ennemis. Au moment où ils vont accoster l'Espagnol, trois coups de canon, tirés de la batterie basse du *Royal-Philippe*, lui font une large trouée qui le remplit d'eau. Les Anglais, ne pouvant accrocher le vaisseau, font mettre froidement le feu aux artifices et sautent martyrs glorieux de leur devoir. Des débris de toute espèce vont porter la mort et l'épouvante à bord du *Royal-Philippe*. Déjà on avait proposé de se rendre; sollicité d'amener, de Lage avait répondu : « Messieurs, vous avez oublié que je suis ici et en vie; j'ai fait dire au roi que le pavillon de Sa Majesté ne serait jamais livré à l'ennemi pendant que je serai au monde; je ne manquerai pas aujourd'hui à un si glorieux engagement. Cherchez donc, Messieurs, dans votre valeur les moyens de détruire ce brûlot, et ne pensez à rien autre. »

Les Français, à l'avant-garde, serraient de près le

3e Position

Poder

vice-amiral Rowley et désemparaient successivement *le Barfleur*, *le Norfolk* et *la Princesse-Caroline*. L'aspect de la bataille paraissait terrible et incertain. Mathews, que l'incendie du brûlot avait éloigné du combat, était consterné de la tournure de la bataille. Son noble cœur s'indigne à la pensée d'une défaite qui va flétrir ses lauriers et ternir la gloire des armes britanniques. Lestock est toujours à distance : désespéré, il interpelle Cornwalis, son fidèle matelot de l'arrière, et lui demande ce qu'il pense de tout cela. Cornwalis, qui doit mourir en héros, ce capitaine, l'espoir et l'orgueil de la marine anglaise, lui dit : « Rien de bon, amiral, et que comptez-vous faire ? — Faire ! eh je ne puis rien faire ! Regardez la manœuvre du vice-amiral. — Je l'ai remarquée comme vous avec étonnement. — Par le ciel ! tous ces vaisseaux m'échapperont. Cornwalis, montrant du doigt les Espagnols : « Je crois que si vous attaquez ceux-ci, vous pourrez les retenir. — Le croyez-vous, voulez-vous me seconder ? — Certainement, et à la vie et à la mort. — Aussitôt Mathews, suivi de ses deux matelots, gouverne sur le *Royal-Philippe*; l'action redouble de furie ; *le Namur*, monté par Mathews, s'acharne sur l'Espagnol. (Position 3.) Il n'y a dans ce glorieux combat ni ordre, ni ensemble ; le désespoir d'une part, de l'autre

l'amour de la gloire et la haine pour tous, exaltent les âmes et font faire des prodiges de valeur. Le seul don Navarro, assis tranquillement sur un câble, se reposait des soins du combat sur le capitaine français, et oubliait ses devoirs dans une lâche inaction. Vers deux heures, *le Royal-Philippe*, toujours faiblement soutenu par son arrière-garde, què le calme rend immobile, se trouve en butte aux plus grands périls. Sa mâture est brisée, et près de cinq cents hommes de son équipage sont mis hors de combat. Les vaisseaux l'*Hercule* et l'*Amérique*, commandés par don Alvarez et don Annibal Petrouchi, et qui environnaient *le Royal-Philippe*, lassés d'une lutte si opiniâtre, écrasés eux-mêmes sous les efforts de l'ennemi, se sont laissé tomber sous le vent. *Le Poder*, capitaine don Rodrigo Urutia, combattu par le vaisseau anglais *le Berwich*, a amené son pavillon. Le découragement et le désordre règnent dans les rangs des Espagnols.

Cependant l'amiral de Court, après avoir maltraité une grande partie de l'avant-garde ennemie, juge le moment favorable pour virer, vent devant, par la contremarche. Ce mouvement, exécuté au milieu du feu, lui donne l'avantage du vent. Rowley essaie en vain de le reprendre. La moitié de sa division, dans l'impossibilité

de résister, n'attend plus qu'un dernier engagement pour se rendre. Anglais et Français, tous en sont convaincus.

A bord du vaisseau amiral français *le Terrible*, les opinions flottaient incertaines sur ce qu'il y avait à faire. MM. Julien et le comte d'Orves suppliaient l'amiral d'achever le triomphe de l'escadre, en s'emparant de cinq à six vaisseaux ennemis. De Court, s'exagérant les périls du *Royal-Philippe*, poussé aussi par le noble désir de concourir à sa délivrance, montrait du doigt les signaux de détresse faits par le vaisseau espagnol. « Eh bien, amiral, reprit le comte d'Orves, allons à son secours; mais gagnons seulement vingt minutes de temps, et la moitié de l'avant-garde anglaise est à nous. — C'est très probable, mon cher capitaine, dit l'amiral ; mais, entre nous, j'ai peu de confiance dans don Navarro, et s'il venait à amener, la journée pourrait être perdue pour nous. Voyez l'arrière-garde ennemie, il lui suffit de vouloir pour écraser les Espagnols.—On n'insiste plus. Sur l'ordre de l'amiral, les vaisseaux français, au lieu de se concentrer sur les Anglais dispersés et désemparés, arrivent successivement, les prolongent sous le vent en les canonnant vivement, délivrent *le Poder*, font prisonnier l'équipage anglais et forcent l'amiral Mathews à aban-

donner le champ de bataille. Pendant la nuit les ennemis prennent leurs vaisseaux maltraités à la remorque. Le vaisseau espagnol l'*Hercule* s'étant mêlé parmi l'armée anglaise, est attaqué à la pointe du jour. Au bruit de la canonnade, l'amiral de Court se porte au devant du vaisseau espagnol et le délivre. Mathews venait de mettre son pavillon sur *le Russel*, *le Namur* étant hors d'état de manœuvrer. *Le Marlborough* sombre sous voile, on parvient à sauver son équipage.

L'armée combinée reforme sa ligne et va mouiller à Alicante et à Carthagène. La flotte anglaise se retire à Mahon et ne reparaît pas de quelques mois.

La nouvelle de cette défaite excita une rumeur générale en Angleterre. Mathews, traduit à la barre, fut condamné à être cassé « pour n'avoir pas approché assez près l'ennemi ; » Lestock, qui n'avait pas combattu, fut complimenté par l'amirauté. Ce jugement fut, dit Smolett, l'effet du préjugé et de la faction. La nation anglaise rendit plus de justice à l'infortuné Mathews. Jusqu'à sa mort, ses concitoyens l'entourèrent de marques d'estime et de respect. Le vénérable amiral français qui avait sauvé don Joseph Navarro, fut sacrifié à la jalousie espagnole : le ministère français l'exila dans ses terres. Don Navarro, qui avait forfait à ses devoirs, fut comblé d'honneurs et

reçut le titre pompeux de marquis de la Victoria. Cette affaire si honorable pour les armes des deux peuples, ne fit qu'augmenter l'animosité qui existait déjà entre les deux marines. Dès ce moment on ne les vit plus réunies : les Espagnols, fiers et satisfaits de la gloire que plusieurs de leurs vaisseaux s'étaient acquise, ne voulurent pas la compromettre, on les vit rarement en mer ; les Français se montrèrent et furent pris en détail.

Voici l'opinion des Anglais sur cette bataille : « Quoique la brise fût assez faible lorsque les Français nous doublèrent, ce qui était fort heureux pour nous, vu notre confusion, ils préférèrent porter secours à l'escadre espagnole et sauver leur arrière-garde, que de détruire notre avant-garde qu'ils auraient pu facilement anéantir. » Clerk dit : « L'avant-garde française passa devant l'avant-garde anglaise à portée de pistolet sans tirer un seul coup de canon ; leur intention n'ayant été que de dégager de l'embarras où était l'arrière-garde espagnole, qui aurait été prise sans ce mouvement, ou détruite même sans l'aide de Lestock, si chacun des nôtres avait fait son devoir. » Clerck se trompe, il confond ce fait avec la première sortie de M. de Court, où, comme nous avons vu, il délivra, par sa présence, don Joseph Navarro poursuivi par le vice-amiral Haddock.

Le combat de Toulon eut un grand retentissement en Europe et procura aux alliés des avantages considérables. Don Carlos de Naples et la ville de Gênes, que la flotte britannique forçait à la neutralité, entrèrent dans l'alliance française. Les vaisseaux des deux peuples, délivrés de la présence de l'ennemi, portèrent des troupes et des munitions à l'armée du prince de Conti et de don Philippe, qui obtinrent de glorieux succès.

En même temps, vingt vaisseaux (1), sous les or-

LISTE DES VAISSEAUX DE M. LE COMTE DE ROQUEFEUIL.

Le Superbe.	De Rochambeau.	
Le Neptune.	Le c[te] de Roquefeuil, de Noailles, capit.	
Le Dauphin-Royal.	Desnots.	
Le Juste.	De Nesmond.	
Le Lys.	»	»
Le Fleuron.	Desgouttes.	
L'Elisabeth.	»	»
L'Eclatant.	De Coulombe.	
Le Mars.	D'Espinay.	
Le Saint-Louis.	De Foligny.	
Le Content.	De la Maisonfort.	
Le Mercure.	Dubois de la Mothe.	
L'Apollon.	Macnémara.	
Le Rubis.	Helyot.	
La Gloire.	De la Galissonnière.	
L'Argonaute.	»	»
La Subtile.	De Sérigny.	
La Médée.	Hocquart.	

dres du comte de Roquefeuil, sortaient de Brest et gagnaient les mers de la Manche. Ils devaient explorer les parages d'Angleterre, surveiller la flotte de l'amiral Noris et la combattre en cas de rencontre. Cette pointe, toute de reconnaissance, une fois faite, le comte de Roquefeuil revenait sur les côtes de France pour faire le transport de l'armée d'invasion, formée en trois corps. Le plus considérable devait s'avancer vers les côtes de Kent; le second et le troisième, campés à Calais, Boulogne et Dunkerque, devaient soutenir le premier ou se porter sur les endroits de la côte qui offraient le plus de chances à l'insurrection.

Cette sortie qui faisait perdre un temps précieux était pour le moins inutile; n'était-il pas plus rationnel de partir pour l'Angleterre avec les troupes d'invasion? Quoi qu'il en soit, on fit bien de s'en tenir aux premières dispositions. Des mauvais temps continuels retardèrent l'escadre française, causèrent de nombreuses maladies et firent éprouver des avaries à plusieurs vaisseaux. Ce-

Le Saint-Michel. . . .	»	»
Le Triton.	»	»
La Parfaite.	»	»
L'Adriade.	»	»
La Vénus.	Comte d'Aché.	

pendant le comte de Roquefeuil vint reconnaître les terres d'Angleterre et s'informer du nombre des vaisseaux ennemis et du lieu de leur mouillage. Trompé sur ces deux points importans, il crut devoir expédier le 28 février, pour Dunkerque, M. de Barrailh, avec six vaisseaux et frégates, afin d'ordonner l'embarquement des troupes. Déjà onze bataillons, une grande quantité d'armes et de munitions étaient à bord, quand un violent coup de vent fit ajourner l'embarquement du reste de l'armée. Sur ces entrefaites, le vice-amiral Noris, qui au lieu de se trouver au mouillage de Portsmouth, comme le supposait le comte de Roquefeuil, avait contourné les dunes, parut inopinément en vue des Français à la tête de cinquante-cinq voiles, dont vingt-cinq à trente vaisseaux. L'escadre française, forte dans ce moment de quatorze vaisseaux, venait d'appareiller de la pointe des *Pérées* dans le comté de Kent, et se dirigeait en toute sécurité sur l'ennemi. Les circonstances étaient critiques pour le comte de Roquefeuil; il se mit aussitôt en chasse. N'étant plus qu'à deux lieues des Anglais, une saute de vent et de la brume le tirèrent fort à propos de ce péril. Les vents redoublèrent de violence et emportèrent la flotte française hors du canal. Le 8 mars, les vents se calmèrent et le ciel s'éclaircit. Plusieurs vaisseaux fran-

quis manquaient à l'appel. Deux voiles étrangères se trouvèrent au milieu de l'escadre. Chassées vigoureusement par le comte de Roquefeuil en personne, une d'elles fut bientôt sous la volée des canons du vaisseau amiral. C'était une frégate anglaise de quarante-quatre qui prétendit ignorer la déclaration de guerre. Sommé d'envoyer un canot à bord, le capitaine vint lui-même pour obtenir sa liberté de l'amiral. Mais en ce moment, le comte de Roquefeuil, attaqué d'un refroidissement spontané, expirait presque subitement, laissant de justes regrets comme marin d'expérience et de courage. Compagnon intrépide de Duguay-Trouin et de St-Pol, nous avons plus d'une fois admiré son courage héroïque (1). Ainsi s'éteignaient, peu à peu, les hommes qui avaient vu

(1) On nous saura gré de faire connaître une de ses lettres au ministre de la marine, datée de 1707 :

« Iai eu l'honnur de uous rendre conte de nostre aduanture auecq les Anglois, ne pourraiie-la present, monseigneur, me flater de uos bons offices pour la faire ualoir lorsque uous pouuiez estre en doubte si ie le méritois. I'espère à présent que tant de preuues de ma bonne uolonté et suiuies de la réussite uous engageront à ne pas consulter la liste de la marine pour y examiner mon ancieneté : sept uaisseaux de guerre pris en quatre ans, dont cinq enleués à l'abordage, et tous plus forts que ceux que ie comendois, ne peuuent-ils pas, monseigneur, uous donner occasion de faire uoir à tout le corps de la marine que uous n'estes pas insensible aux affaires de distinction, etc. »

les grandes choses du dernier siècle et qui avaient aidé à les accomplir.

Le désordre occasionné par cette mort funeste, la grosseur de la mer, déterminèrent M. de Noailles, capitaine de pavillon, à congédier la frégate ennemie. Avariée, dispersée avec une grande quantité de malades, et sans chef, l'escadre française rentra à Brest. L'amiral Noris, maltraité par les mêmes vents, se retira également dans ses ports.

La cour de France dut ajourner tout projet de descente en Angleterre. Pour compenser le mauvais succès de cette expédition, elle expédia le chevalier de Camilly avec une division de vaisseaux qui eut l'ordre de tenir la croisière des Sorlingues.

Ces deux dernières grandes entreprises semblèrent avoir épuisé la marine royale de France. Possédant encore quelques vaisseaux, mais sans approvisionnemens pour les équiper, il lui faudra cependant lutter contre les forces colossales de l'Angleterre, portées dans le cours de la guerre jusqu'à cent vaisseaux et autant de frégates. Les armateurs français, animés par l'espoir d'un riche butin, conservant encore les traditions antérieures, feront des courses aventureuses et glorieuses; mais, réduits à leurs propres moyens, sans asile dans des mers

devenues anglaises, ils tomberont presque tous au pouvoir de l'ennemi. Vingt mille matelots, formant les équipages de nos corsaires, gémirent dans les dures prisons d'Angleterre, et nous donnent l'idée des énormes pertes que nos armateurs durent éprouver.

De cet état de choses, il résultera que la Grande-Bretagne, maîtresse à son gré de la paix et de la guerre, trouvant d'immenses bénéfices dans des hostilités qui enrichissent ses armateurs, le trésor public, et qui lui donnent de vastes colonies, emploiera tous les efforts de son habile politique pour prolonger la guerre. L'Autriche, incapable d'un effort durable contre un pays comme la France, pourra, grâce aux tonnes d'or de la Hollande et de l'Angleterre, réparer ses pertes et continuer les hostilités.

Un instant l'Europe s'attendit à la cessation d'une guerre sans motif. L'électeur de Bavière, le prétendant au trône impérial, venait de mourir. Aussitôt le cabinet de Saint-James s'alarme, ses agens fomentent partout les haines contre la *nation conquérante;* à force d'or, il enlève à la France l'alliance de Frédéric, soudoie la Saxe, le roi de Sardaigne, les trois quarts de l'Allemagne, et défend la Belgique par ses soldats. Les brillantes victoires de Fontenoy en Flandres et de Bassignano en

Lombardie, les conquêtes de ces deux provinces ne peuvent déterminer les puissances ennemies à traiter de la paix. C'était l'Angleterre qu'il fallait attaquer, et les moyens matériels comme les hommes de capacité manquaient. L'aberration de nos hommes d'état était grande; à défaut de l'Angleterre, la coalition se trouvait, comme autrefois, vulnérable par la Hollande, qui, plus encore que la nation anglaise, soutenait les frais de la guerre. On ne le vit pas ou l'on ne voulut pas se donner la peine de le voir.

Cependant, le 3 janvier 1746, Frédéric, après une immortelle campagne, fit sa paix avec Marie-Thérèse; le roi de Pologne et le landgrave de Hesse traitèrent quelques semaines après. La France se trouva ainsi seule obligée de combattre, sans aucun motif, contre la moitié de l'Europe.

La victoire navale de Toulon avait fait entrer dans l'alliance française Gênes et le royaume de Naples. Les Autrichiens, délivrés de Frédéric et du roi de Pologne, envoyèrent une nombreuse armée en Italie que devait seconder la flotte britannique répandue de nouveau sur les côtes d'Italie. A l'approche des Autrichiens, les Français voulurent rétrograder sur Gênes pour y rétablir leurs forces réduites à moitié et reprendre l'offensive.

Le conseil d'Espagne s'y opposa. Avec vingt-huit mille hommes désorganisés, il fallut livrer bataille à quarante-cinq mille Autrichiens près de Plaisance. On se battit avec fureur toute la journée; l'armée combinée fut complètement battue et perdit douze mille hommes tués ou prisonniers : le reste, sous la conduite de M. de Maillebois, s'ouvrit un passage à travers les rangs ennemis et gagna les Apennins. Gênes, investie par terre et par mer, ouvrit ses portes. Poursuivant leurs succès, les Autrichiens envahirent la Provence, dévastèrent les bords de la Durance et assiégèrent Antibes. La flotte anglaise bloqua Marseille et Toulon.

La Provence était à la veille d'être conquise, quand un événement inattendu vint rompre toutes les mesures des alliés et sauver cette province importante. Les ennemis, manquant d'artillerie de siége pour battre en brèche Antibes, résolurent de prendre celle qui était à Gênes. Les habitans, forcés d'aider les soldats autrichiens, murmuraient hautement. Un jour, un officier autrichien, mécontent d'un Génois, lui assène sur les épaules un violent coup de canne. Le Génois, irrité, se précipite sur l'officier et engage une lutte avec lui. Les soldats, le peuple, accourent. Gènes, en un instant, est en armes; les Autrichiens, pris au dépourvus, sont massa-

crés; l'arsenal est enfoncé, le tocsin sonne; les paysans des environs courent en masse, et cette troupe inexpérimentée, suppléant par son énergie à l'habileté qui lui manque, pousse les Autrichiens, les culbute partout et les chasse du territoire de la république. Cette révolution, annoncée au camp des Autrichiens à Antibes, arrête leurs projets; le maréchal de Belle-Isle marche contre eux avec quelques troupes, les déloge de poste en poste et les force à passer le Var.

Les Autrichiens, furieux du massacre de leurs concitoyens à Gênes, portent toutes leurs forces contre cette ville, et l'amiral Midlen échelonne des détachemens de vaisseaux pour barrer les communications avec la mer. Les Génois s'apprêtent à une résistance héroïque et implorent le secours de la France. Les galères de Toulon et de Marseille sont les seules forces navales dont puisse disposer un gouvernement incapable. Six mille hommes y sont embarqués : cette faible division, trompant les croiseurs anglais, pénètre dans le port de Gênes et augmente l'ardeur des habitans. Le noble duc de Boufflers, toujours jeune quand il fallait servir sa patrie, s'embarque sur une galère, passe à travers l'ennemi et prend le commandement général de la ville. Les milices sont organisées, les fortifications augmentées : trois sorties vi-

goureuses déconcertent les Autrichiens, et le 27 juin le siége est levé.

Le duc de Boufflers, atteint de la petite vérole, meurt victime de son zèle et de son courage.

Chose singulière et caractéristique : le ravitaillement de la place se fit, durant le blocus, par des navires anglais que la France payait généreusement. Chez les peuples essentiellement commerçans, le patriotisme est un vain mot quand il ne s'accorde pas avec l'intérêt particulier. Le talent des gouvernemens consiste à disposer de ces deux mobiles.

La mauvaise issue de l'expédition du comte de Roquefeuil n'avait pas découragé le prétendant. N'espérant pas l'appui de la France, il osa confier sa fortune à une frégate de dix-huit canons, que le vaisseau *l'Elisabeth*, de soixante-six canons, armé par le commerce de Nantes, devait escorter. Avec ces faibles moyens, il partit de France le 14 juin 1745. Six jours après, en face des côtes britanniques, il rencontra trois vaisseaux de guerre anglais qui escortaient une flotte marchande. Le plus fort, qui était *le Lion*, de soixante-dix canons, se détacha aussitôt du convoi et vint au devant de *l'Elisabeth*. La frégate, par un bonheur qui pouvait faire croire à un heureux présage, continua librement sa route. Les deux

vaisseaux livrèrent un combat acharné, long et sans résultat; ils se séparèrent pour gagner leur port respectif. Le prétendant aborda en Ecosse, réunit 1,200 montagnards et marcha incontinent sur Edimbourg. La surprise fut telle, que cette ville lui ouvrit ses portes sans résistance. Quatre mille Anglais venus à sa rencontre à Preston-Parc, furent mis en pleine déroute. Le prince Edouard demanda aussitôt des secours à la France et à l'Espagne, et sans perdre de temps il entra en Angleterre, s'empara de New-Castle, de Manchester, de Derby, et vint camper à trente lieues de Londres. Si le gouvernement français avait eu une force navale respectable, il aurait pu facilement faire passer au prince des renforts d'hommes; le parti jacobite se voyant soutenu, se réveillait, et l'Angleterre devenait le prix de légers sacrifices. Mais quelques navires échappés, par miracle, aux croisières de l'ennemi, ne pouvaient lui être d'un grand secours. Ce prince, digne par son courage d'un meilleur sort, s'aperçut au milieu de ses triomphes, de la faiblesse de son parti. Les tories s'étaient ralliés à la maison de Hanovre; l'Ecosse même avait perdu son antique caractère; les pibrocks des Gaels ne réveillèrent personne dans les villes et réunirent à peine 6,000 montagnards. Déjà le gouvernement anglais, revenu de sa stupeur,

assemblait le parlement, obtenait 40,000 matelots, 60,000 soldats et 160 millions de subsides. Le duc de Cumberland se mit à la tête d'une armée fraîche et aguerrie, et marcha au devant du prince. Il le trouva affaibli encore par une nouvelle victoire qu'il venait de remporter sur les Anglais à Falkirck. On en vint aux mains à Culloden : vaincu, le prétendant gagna la France à travers mille dangers. Les vainqueurs commirent d'horribles atrocités : les prisonniers furent massacrés ; on alla à la chasse des rebelles ; 300 chefs périrent sur l'échafaud. On implanta de force dans les hautes terres de l'Écosse, les lois, la langue et la race anglaise. Ainsi périt, en partie, la nation gallique qui, à travers la suite des siècles, avait conservé son costume, son idiome et ses mœurs.

Cette bataille de Culloden, où quelques milliers d'hommes seulement en vinrent aux mains, fut le dernier coup porté à la race infortunée des Stuarts.

Cette expédition d'Irlande donna lieu à un combat remarquable.

Les frégates *la Bellone* et *le Mars*, commandées par MM. Lory et Rouillée, de la marine marchande, avaient mouillé dans la baie de Lac-None, le 10 mai 1746, portant des effets au prince Édouard. Comme on savait que

des voiles ennemies étaient peu éloignées de la baie, le capitaine Lory, chef de l'expédition, se tenait en mesure d'appareiller. Bientôt en effet, une goëlette et puis trois frégates parurent le 14 mai, manœuvrant pour entrer dans la baie. Le capitaine Lory fit aussitôt le signal au *Mars* de mettre sous voile, et lui-même, devançant son compagnon, il se trouva appareillé au moment où les ennemis commencèrent à tirer sur le *Mars*, encore à l'ancre. « La plus grande des frégates, dit le rapport officiel, enfila le *Mars*, de l'avant à l'arrière, lui lâcha sa bordée de bas bord, haut et bas de canon et mousqueterie, et arriva sur *la Bellone*, en conservant le vent, à laquelle elle lâcha sa bordée de tribord comme au *Mars*. *La Bellone*, qui lui présentait le côté, lui répondit de tout son canon et mousqueterie, et eut le temps de recharger, et lui envoya une seconde volée qui enfila la grande frégate anglaise de l'arrière à l'avant. Pendant ce temps, les deux frégates anglaises, qui avaient du canon de huit livres de balle, donnèrent leur volée au *Mars*. *La Bellone*, voyant son camarade *le Mars* dans l'embarras, craignit pour lui. Pour ne pas tarder à le secourir, elle vira de bord à courir sus, abandonnant une bordée avantageuse qui l'eût mise au vent des Anglais. La volée qu'elle avait reçue lui avait coupé plusieurs

manœuvres, surtout la bouline du petit hunier et l'itague de son perroquet de fougue, ce qui l'obligea d'arriver lof pour lof. Le dessein de *la Bellone* était d'aborder le plus grand des Anglais : déjà des cocardes de parchemin étaient distribuées à l'équipage ; la vergue de civadière prolongée ; mais le vent lui refusa. La grande frégate anglaise, qui s'était aperçue de cette manœuvre, cessa le feu qu'elle faisait sur *le Mars*, et fit sur *la Bellone* une décharge générale de canon et de mousqueterie. *La Bellone*, à cause du vent, ne pouvant exécuter l'abordage qu'elle méditait, donna une arrivée, lâcha sa volée de bas bord, tout de suite vira de bord, et lui donna toute celle de tribord, ce qui obligea la grande frégate anglaise à mouiller, et donna le temps et la liberté au *Mars* de se retirer et d'appareiller en coupant et filant ses câbles. La plus petite des frégates anglaises reçut une volée de *la Bellone* qui était venue lui en donner une. *Le Mars*, dégagé, passa derrière *la Bellone* ; celle-ci lui cria trois fois : *vive le roi!* lui héla de tenir le vent et de border son artimon ; il fut mouiller tout à terre, étant désemparé et bien du monde hors de combat.

La Bellone continua de tenir sous voiles pour combattre ses ennemis ; les trois frégates vinrent l'attaquer et commencèrent un nouveau combat que *la Bellone*

soutint seule contre les trois Anglais pendant trois heures et demie par un feu continuel. Les deux moindres frégates anglaises venaient lui donner leur bordée sans oser approcher à portée de mousqueterie; la grande frégate vint aussi la chauffer ; *la Bellone* ne reçut jamais une volée de l'ennemi qu'elle ne lui ripostât aussitôt, soit de tribord ou bas bord, soit en arrivant, soit en olloffant. Tout le monde était sur la côte à voir *la Bellone* contre ces trois frégates anglaises. La grande frégate anglaise ayant reçu plusieurs volées d'assez près de *la Bellone*, se trouva si maltraitée, qu'elle mouilla (c'était pour la seconde fois) ou plutôt prit le bout du câble que *la Bellone* avait coupé et sur lequel elle avait mis une bouée, comptant bien le ravoir. De là, la grande frégate anglaise continuait de lâcher ses bordées à *la Bellone*, qui leur répondait; elle coupa la bosse de son canot qui, par un coup de canon de l'ennemi, coulait bas.

Les trois Anglais continuèrent de faire tous ensemble un feu très vif. A la fin, cependant, ils cédèrent à celui de *la Bellone* : une frégate anglaise prit la fuite, l'autre fut obligée de mouiller, ayant eu la vergue de hune coupée par un coup de canon. *La Bellone* elle-même fut contrainte de mouiller; le flot et le vent la portaient à terre, toutes ses manœuvres étaient coupées. Elle ne vou-

lut pas mouiller plus bas que *le Mars*, elle eut au contraire grande attention de mouiller en avant de lui, pour le couvrir, en cas que l'Anglais osât revenir à la charge en remettant sous voile. *La Bellone*, mouillée, s'embossa avec une ancre à jet que sa chaloupe porta malgré le feu que la grande frégate s'efforça de faire sur elle, car l'autre ne tirait plus, et la troisième était en fuite, ayant même mis ses perroquets. *La Bellone* se réparait pour être en état d'appareiller si le vent l'eût permis et pour profiter de son avantage.

Les canots et les chaloupes anglaises allaient d'un bord à l'autre, se régréaient, paraissaient fort embarrassés et bien endommagés, portaient du monde à bord de la grande frégate. *La Bellone* tirait sur les canots, les obligeait de faire un grand tour pour éviter d'être coulés bas. Les ennemis de *la Bellone* se trouvaient un peu trop éloignés pour qu'elle pût leur faire du mal; ses canons portaient à peine à bord des Anglais, ce qui fit qu'elle ne tira que quelques coups de canon de distance en distance, pour engager la grande frégate à toujours tirer et lui faire consommer ses munitions, ce qu'elle fit pendant quelque temps; elle s'aperçut sans doute que c'était assez inutile, elle cessa aussi son feu et ne tirait que quelques coups de son canon d'en bas. Dès que les

deux frégates anglaises furent un peu réparées, elles appareillèrent; il était environ midi; elles le firent avec précipitation. Nous comptions qu'elles allaient se rapprocher pour nous canonner, car la troisième frégate, qui avait fui, se rapprocha de ses camarades; nous nous étions disposés à les bien recevoir. La plus grande frégate ne pouvait appareiller sans passer à portée du canon de *la Bellone*, qui ne manqua pas de faire un beau feu. Elle lui tira dans ce passage au moins cent vingt coups de canon qui couvraient tout l'ennemi et l'enfilèrent. Lorsqu'il vira de bord, un boulet de *la Bellone* passa dans la grande hune de l'Anglais et mit le feu aux artifices; tout l'équipage de *la Bellone* se réjouit à cette vue, s'attendant à voir brûler le grand hunier de l'Anglais; mais non, il fut assez heureux, car il eût été obligé de mouiller sous notre canon. Les Anglais continuèrent à fuir honteusement sans oser tirer un seul coup et nous abandonnèrent tout-à-fait le champ de bataille et notre baie, où ils laissèrent deux ancres qu'ils ne se donnèrent pas le temps de lever, quoiqu'elles fussent hors de la portée de notre canon. La plus grosse frégate anglaise avait au moins trente-six canons. L'autre avait dix-huit canons, garnie en outre de pierriers, fauconneaux et espingoles. La troisième avait seize canons.

CHAPITRE III.

Abaissement des marines de France et d'Espagne. — Prépondérance de l'Angleterre. — Anson.

La guerre de 1743 est digne de toute l'attention de nos hommes d'Etat. C'est pour avoir négligé sa force navale, que la France, malgré ses victoires de Flandre, se trouvait aux abois et obligée de continuer une guerre inutile. Devant les marines dégénérées de France et d'Espagne, l'Angleterre se rendait maîtresse absolue de la mer, s'enrichissait de nos pertes, enlevait nos colonies, et, comme Éole, tenait dans ses mains l'outre des tempêtes qu'elle déchaînait à son gré sur la France.

Depuis, en effet, que l'argent devenait,de jour en jour, plus nécessaire pour exécuter de grandes entreprises, la mer, qui le procure, se trouvait l'élément essentiel de la force des États. L'époque impériale en est un témoignage éclatant. L'empereur, après avoir subjugé toute l'Europe, tomba épuisé sous les coups des peuples que l'Angleterre soudoyait contre lui. Richelieu, et après lui tous les hommes éminens qui se sont succédé aux affaires en France, l'empereur lui-même, vers la fin de son règne, ont vu qu'il n'y avait pas de grandeur possible pour le pays, sans une marine redoutable. C'est qu'en effet cette force détermine la volonté des peuples et des souverains. Comme nous l'avons déjà dit, la plupart des traités faits sous Louis XIV ont été dus plutôt aux succès de nos escadres qu'aux victoires de nos armées de terre. La preuve en est dans le refus constant de l'Allemagne à entrer en négociations avec nous, jusqu'à ce que la Hollande et l'Angleterre eussent cédé à l'ascendant de notre marine. La guerre de la succession, soutenue par la Hollande et l'Angleterre, ne finit que par l'épuisement de cette dernière puissance. On aurait tort d'attribuer cet événement à des accidens que des historiens graves ont accueillis avec trop de légèreté. Les plaintes du commerce, telles étaient

les véritables causes des tendances pacifiques du cabinet de Saint-James.

En 1745, l'Angleterre, sans crainte pour sa puissance, vivant de nos dépouilles, prolongeait la guerre. Nos victoires n'aboutissaient à rien : « c'est comme si on les avait livrées sur les bords du Scamandre, disait Frédéric. » Le maréchal de Saxe, en politique profond, comprit le secret de cette opiniâtreté. « Puisque nous ne pouvons avoir affaire à l'Angleterre, disait-il, attaquons les Hollandais, et dans un mois nous avons la paix. » Les faits vérifièrent cette prédiction. L'Allemagne, l'Italie, et enfin la Russie, ne disposant plus des subsides de la Hollande, ouvrirent des négociations qui amenèrent une paix générale. Constatons en deux mots cette vérité historique que notre gouvernement ne saurait trop méditer. La Hollande, depuis 1672 jusqu'en 1750, et l'Angleterre toujours, ont été le principe et la fin de toutes nos guerres : c'est donc par la marine que nous pourrons mettre un frein à un système d'hostilités qui, à la longue, deviendrait la ruine de notre patrie.

Quoique la situation des affaires maritimes de la France et de l'Espagne fût déplorable, les Anglais cependant étaient loin d'avoir obtenu des succès proportionnés à leur puissance sur les mers. Le nombre

de leurs vaisseaux, comme nous l'avons vu, était au moins quadruple de ceux de la France, et la Hollande lui fournissait de quoi balancer la marine espagnole. Sept escadres armées et exercées étaient stationnées dans les mers d'Écosse, aux Indes occidentales, à la Jamaïque, à Antigoa, à Spithead et dans la Méditerranée. Une forte division hollandaise croisait à l'entrée de la mer Baltique pour intercepter le bois et le chanvre dont la France manquait absolument; de pareils moyens, employés avec intelligence, eussent conquis facilement les colonies françaises et espagnoles. Canto-Bello et Louisbourg tombèrent seules au pouvoir de l'ennemi. L'intervention d'une armée anglaise, sur le continent, neutralisa la puissance maritime britannique et l'empêcha de réaliser les projets qui, depuis, lui ont acquis la domination des mers. Au commencement de la guerre, entre l'Angleterre et l'Espagne, le ministère anglais avait dirigé deux expéditions contre l'Amérique espagnole; la première, sous les ordres de l'amiral Vernon, après s'être emparée de Porto-Bello, avait échoué devant Carthagène; Anson, qui commandait la seconde, devait attaquer le Chili et le Pérou. Il partit de Portsmouth avec quatre vaisseaux et trois frégates. La cour de Madrid envoya sur ses traces Joseph Pisarre avec des forces égales aux siennes. An-

son passa le détroit de Magellan : Pisarre ne put doubler le cap Horn : les tempêtes détruisirent presqu'en entier les deux divisions. Anson arriva seul sur son vaisseau *le Centurion* à l'île Fernandez, qui devint une terre de salut pour son équipage décimé par le scorbut. Un heureux hasard fit rallier le vaisseau *le Glocester*. Anson ne pouvait, avec si peu de forces, remplir l'objet de son expédition. Il se dirigea sur la ville de Payta dans le Pérou, et la livra aux flammes. Son butin fut immense. Remontant au Nord, il se porta sur Acapulco dans le Mexique. Le galion, qu'il convoitait, était parti pour les îles Philippines. Anson, après quelques riches prises faites dans les mers du Mexique, fit route pour l'île de Tinian, une des Mariannes. Les tempêtes et les maladies semblèrent de nouveau conjurer contre son entreprise. Il abandonna *le Glocester*. Tinian fut pour lui ce qu'avait été l'île de Juan Fernandez. Son équipage se rétablit; de là il se rendit à Canton. Anson songeait toujours au galion d'Acapulco; sachant combien ce vaissea naviguait lentement, il alla croiser devant Manille espérant le devancer : une proie aussi riche était le prix de tant de dangers. On l'aperçut enfin. La cupidité donna de nouvelles forces à une poignée d'hommes épuisés, qui survivaient à douze cents de leurs compagnons. Le

galion, attaqué avec impétuosité, se défendit avec courage; mais mal manœuvré, il fut obligé de se rendre.

Enfin, après une absence de trois ans et neuf mois, Anson aborda dans sa patrie qui le croyait perdu. Le chef d'une division, qui revenait avec un seul vaisseau chargé, à la vérité, de près de 20 millions, fut accueilli triomphalement. Le gouvernement anglais décréta que cette somme serait remise à Anson et à son équipage. C'était plutôt le prix de la persévérance et de la patience que de la bravoure. Anson fut élevé au grade de contre-amiral.

La Nouvelle-Angleterre florissait depuis long-temps. Ses aventureux habitans se livraient aux entreprises téméraires, aux spéculations hasardées qui sont un des traits distinctifs de ce peuple. Un négociant, du nom de Vaugan, propose à ses concitoyens de s'emparer de Louisbourg, dans l'île du cap Breton. Cette proposition est accueillie avec ardeur; on fait une loterie, qui sert à lever quatre mille hommes de troupes; on leur donne un général, on leur fournit des navires pour les transporter, et on demande plusieurs vaisseaux à la cour de Saint-James, qui dépêche le commodore Waren avec une division et un détachement de soldats.

Louisbourg était, par sa proximité du continent amé-

ricain, et sa position au sud de Terre-Neuve, d'une grande importance; elle servait d'intermédiaire entre les deux pays, et son port se trouvait le point naturel de relâche de nos navires de guerre et de commerce. Une forteresse redoutable en rendait la conquête difficile; mais, comme le reste de nos colonies, ce point se trouvait dégarni de troupes et d'approvisionnemens. L'expédition anglaise, renforcée de la division Waren, sortit d'Anapolis au printemps de 1745, et arriva à Louisbourg dans les premiers jours de mai. Les Français, surpris de la présence de l'ennemi, ne purent s'opposer au débarquement des Anglais. Après un siége de cinquante jours, Louisbourg se rendit aux armes britanniques. Cette conquête, dont la facilité étonna les vainqueurs, fut due en grande partie à l'imprudence du marquis de la Maisonfort, commandant le vaisseau *le Vigilant*, qui venait de se faire prendre après un glorieux combat. Ce capitaine était parti de France avec des canons, des boulets, de la poudre et autres munitions de guerre destinées pour la ville assiégée. Il avait traversé heureusement la croisière anglaise; un bon vent favorisait son entrée dans le port dont il se trouvait à petite distance. Un corsaire anglais, par malheur, s'offre à sa vue et semble le provoquer. M. de la Maisonfort, consultant plutôt son indignation que sa prudence,

cingle sur lui et le chasse vigoureusement. Celui-ci manœuvre avec adresse, se laisse approcher sans cependant se mettre en prise, et conduit insensiblement *le Vigilant* au milieu d'une escadre anglaise mouillée dans une anse voisine. M. de la Maisonfort, appréciant alors la gravité du piége où il était tombé, vire de bord et s'éloigne; mais il est poursuivi et atteint par l'ennemi auquel il livre un combat acharné de plusieurs heures. A la fin, canonné de tous côtés par cinq navires à la fois et sommé de se rendre, officiers et matelots « me représentèrent, dit le commandant, que tous les mâts étant offensés et point tenus, et les voiles et les manœuvres hachées, coupées et hors de service; que ne pouvant nous sauver, quelque chose qu'il pût arriver, qu'il fallait céder à la force; ayant donc considéré qu'ils disaient la vérité et que c'était le sentiment général, j'ordonnai d'amener. »

CHAPITRE IV.

Résultat de la prise de Louisbourg. — Le duc d'Enville. — Sa mort. — M. d'Estourmelles. — Malheurs survenus à l'escadre. — MM. de Macnémara et de Conflans. — Les amiraux Anson et la Jonquière. — Combat du cap Finistère.

La prise de Louisbourg causa d'énormes pertes au commerce français et espagnol, et jeta le découragement dans nos comptoirs de pêcherie. La compagnie des Indes y perdit deux vaisseaux, estimés à plusieurs millions.

Cependant le duc d'Enville, chargé de reconquérir Louisbourg, attendait impatiemment à Brest les navires nécessaires pour le transport des troupes. Ces transports, équipés à Saint-Malo, devaient être rendus à

Brest le 1er mars. Ils étaient en effet prêts à partir pour ce port dès la fin de février ; mais bloqués à Saint-Malo par une escadre anglaise qui resta sur la côte jusqu'au commencement d'avril, ils ne purent en sortir que le 12 de ce mois, et arriver à Brest que le 15.

Ce retard, qu'on ne pouvait ni prévoir ni prévenir, en causa un de six semaines à l'escadre qui devait se trouver à l'île d'Aix dans les premiers jours d'avril, et qui ne put s'y rendre que le 17 mai.

Là, des orages et des vents contraires empêchèrent encore, pendant plus de trois semaines, l'escadre de mettre à la voile. Enfin, elle laissa cette rade le 20 juin et ancra le même jour à La Rochelle. Le 22, à quatre heures du matin, le vent au nord-est, le duc d'Enville mit à la voile avec dix vaisseaux (1), quelques frégates et un convoi de

(1) ESCADRE DE M. LE DUC D'ENVILLE.

Vaisseaux.	Le Northumberland.	64	canons.	Duc d'Enville.
	Le Trident. . . .	64	—	d'Estourmelles.
	L'Ardent.	64	—	De Coulombe.
	Le Mars.	64	—	De Cremay.
	L'Alcide.	64	—	De Nouailles.
	Le Borée.	64	—	Duquesne.
	Le Léopard. . . .	64	—	De Lallue.
	Le Tigre.	54	—	De Serigny.
	Le Diamant. . . .	50	—	De Blenac.
	Le Caribou. . . .	54	—	De Marquayssac.

cinquante-deux navires. A deux heures de l'après-midi, l'escadre avait perdu la terre de vue. Le beau temps qu'il faisait, semblait devoir le dédommager de la perte de tant de journées; mais des vents contraires d'abord, puis de grands calmes ralentirent sa marche. Le 24 août, c'est à dire soixante-quatre jours après le départ de France, la flotte se trouvait encore à trois cents lieues de sa destination. Ces retards étaient de mauvais augure et firent craindre pour le succès de l'expédition.

Cependant, le 10 septembre on découvrit la côte nord-est de l'Acadie; l'espoir renaissait au cœur de tous; il n'y avait plus que quelques lieues pour gagner le port tant désiré, lorsque le 13, un coup de vent très violent du sud, accompagné d'une brume épaisse, causa des avaries à la flotte et la dispersa entièrement.

Dans cette cruelle situation, dont à bord personne n'osait entrevoir les résultats, le capitaine de vaisseau d'Estourmelles parvint à réunir les vaisseaux *le Trident*, *le Torée*, *le Léopard*, *le Diamant* et *le Tigre*, et une grande partie du convoi. Après plusieurs jours de fatigues et de

Frégates.	La Renommée. . .	30	—	De Kersaint.
	La Mégère. . . .	30	—	De la Jonquière.
	La Mutine. . . .	24	—	De Quelen.
Corvettes.	La Palme.	10	—	De Tréoudal.
	La Perle.	8	—	De La Jaille.

dangers passés dans les brumes, où chaque navire avait à craindre un abordage, M. d'Estourmelles alla mouiller le 27, dans la rade de Thiboucton, où il trouva *le Northumberland*, vaisseau amiral, *la Renommée*, *la Mégère* et neuf navires marchands.

Ce même jour, à trois heures du matin, le duc d'Enville, en proie au plus violent désespoir, succombait des suites d'une attaque d'apoplexie dont il fut frappé le 25, étant sur le gaillard d'arrière de son vaisseau.

Les malheurs devaient se succéder durant cette funeste campagne. M. d'Estourmelles, sur qui reposait toute la responsabilité du commandement, assembla, le 29, un conseil, dans lequel il fut arrêté que l'escadre, n'étant plus en forces pour s'emparer de Louisbourg, irait attaquer Anapolis-Royal. M. de la Jonquière devait être détaché pour le Canada avec les vaisseaux le *Tigre* et *la Mégère*, et quatre transports chargés de troupes. C'étaient pour ravitailler Québec.

Mais dans la nuit du 29 au 30 tout changea de face: le conseil de guerre, qui avait duré sept à huit heures, avait aigri si violemment M. d'Estourmelles, qu'il fut saisi d'une fièvre ardente qui dégénéra bientôt en délire. Dans son agitation, s'imaginant être parmi les Anglais, il tira son épée et se la passa au travers du corps. Aux

cris qu'il fit, le major, qui couchait dans la chambre du conseil, se leva et le trouva couché à terre, baigné dans son sang. Des secours habilement ménagés sauvèrent la vie à M. d'Estourmelles, sans lui rendre la plénitude de son intelligence. Il le sentit, appela près de lui M. de la Jonquière, et lui remit, comme au plus ancien, le commandement de l'armée.

Ces différens événemens, la maladie qui sévissait parmi les troupes, modifièrent les premières résolutions qu'on avait formées ; M. de la Jonquière crut devoir se borner à l'expédition sur Anapolis-Royal. Le 24 octobre, ayant pris à bord de sa division 1,100 hommes de troupes, laissant le reste à terre, il se dirigea sur Anapolis. Les vents contraires retardèrent sa navigation. Dans l'état de disette où se trouvait l'escadre française, M. de la Jonquière prit le parti de faire voile pour Brest, où il trouva le reste de l'escadre française, moins quelques vaisseaux

Les vaisseaux jetés loin de la côte d'Amérique par le coup de vent du 13, s'étaient réfugiés les uns à la Martinique, les autres à St-Domingue, où était mouillé M. de Macnémara avec une division de navires de guerre et un convoi marchand. Depuis plusieurs jours cette division, ainsi renforcée, cherchait à profiter d'une cir-

constance heureuse pour appareiller avec le convoi que la crainte de l'ennemi retenait dans le port.

Au moment de la dispersion de l'escadre du duc d'Enville, le commodore Waren avait quitté les parages de l'Ile-Royale pour se réunir au gros de la flotte britannique mouillée à Antigoa, sous les ordres du vice-amiral Townsend. Ce dernier, espérant intercepter la navigation des Français, ordonna au commodre Mitchel d'aller s'établir à Ste-Lucie, et envoya des frégates en vedette à Saint-Domingue et à la Martinique. Ces dispositions de l'enhemi étaient sagement conçues : par Sainte-Lucie et Antigoa il empêchait non seulemeut la réunion des vaisseaux français, mais il se mettait en position de surveiller leur retour en Europe, de les couper et de les prendre. M. de Macnémara était dans une grande perplexité. Il savait la nécessité qu'il y avait à faire partir le convoi marchand ; il n'ignorait pas non plus tous les périls que sa navigation allait lui offrir, et cependant ne pas appareiller, c'était ruiner le commerce et s'exposer aux suites d'un hivernage la plupart du temps mortel dans ces climats. Après mûres réflexions, il fut décidé que la flotte serait partagée en deux divisions : l'une, composée du gros du convoi, ferait route directement ; l'autre, formée des meilleurs voiliers, appareillant la pre-

mière, suivrait une direction dictée par les circonstances. On espérait ainsi tromper l'ennemi qui, en portant toutes ses forces vers la division légère, manquerait le convoi. En conséquence, quarante navires de commerce, sous l'escorte de M. de Macnémara, mirent sous voiles et se dirigèrent au nord. Toute la journée fut employée, à dessein, à la sortie de cette flotte.

Le lendemain, la division de M. de Macnémara paraissait à peine; les croiseurs anglais avaient disparu. Le second détachement, escorté par les vaisseaux, appareille à son tour et se dirige sur la Martinique, en passant au nord des îles. Ces divers mouvemens devaient difficilement échapper à un ennemi actif. Les frégates anglaises s'étaient hâtées de répandre l'alarme. Townsend, avec onze vaisseaux, se porta dans la direction présumée du convoi français. Pour activer la chasse, il envoya en avant les cinq meilleurs voiliers de son escadre. Ceux-ci joignirent M. de Macnémara à quarante lieues de Saint-Domingue. Ils s'aperçurent bientôt de la ruse. Un d'eux se détacha, qui vint prévenir Townsend de cette circonstance. En même temps le commandant ennemi, se voyant supérieur en forces, gouverna sur les Français pour les combattre.

M. de Macnémara se mit aussitôt entre son convoi et

l'ennemi et l'attendit résolument beaupré sur poupe. Les Anglais ne tardèrent pas à se trouver à portée de canon : une vive canonnade s'engagea. Les deux commandans combattirent bord à bord; l'action dura plusieurs heures; l'ennemi à la fin, ne pouvant faire plier aucun vaisseau français, et d'ailleurs fort avarié lui-même, tint le vent et laissa M. de Macnémara continuer sa route.

Townsend, instruit de ce qui se passait, avait changé de direction et gouvernait, incertain, sur Saint-Domingue, croyant encore y trouver le reste de la flotte française. En route, il découvrit les Français qu'il attaqua sur-le-champ. Le combat fut long et opiniâtre : quatre contre sept, c'était une lutte inégale et glorieuse. Deux vaisseaux furent pris; les autres résistèrent toujours; une partie des marchands fut capturée (1).

Cette année, les armemens de la France avaient été considérables. M. de Conflans, avec les vaisseaux *le Terrible, le Neptune, l'Alcyon* et la frégate *la Gloire*, avait

(1) Il nous a été impossible de recueillir les noms des vaisseaux et des capitaines. Le dossier de M. de Macnémara ne fait pas mention de cette expédition.

successivement conduit à bon port, malgré les croisières ennemies : 1° un grand convoi de France à la Martinique ; 2° un second de la Martinique à St-Domingue ; enfin, le 4 août, il appareilla de cette dernière île, avec un troisième convoi, destiné pour le Petit-Goave et le cap. S'étant acquitté du premier objet de sa mission, il s'apprêta à remplir le second. En doublant le cap Saint-Nicolas, il rencontra l'escadre du contre-amiral Davers, composée de quatre vaisseaux, deux frégates et huit corsaires. Pendant les journées du 14 et du 15, l'ennemi manœuvra pour séparer les vaisseaux français du convoi. Les différentes évolutions qui en furent la suite, donnaient beaucoup d'inquiétudes à M. de Conflans ; aussi, ne consultant que son audace, il ne craignit pas d'aller à la rencontre de l'ennemi. Confiant auparavant la flotte marchande à *la Gloire* et au *Zéphir*, grosse corvette qui venait de le rallier, il serra le vent et engagea bientôt une vive canonnade avec les Anglais. Sur *le Terrible*, M. de Conflans eut d'abord affaire à toute la division ennemie ; mais *le Neptune* et bientôt *l'Alcyon* partagèrent ses périls et sa gloire. Sur ces entrefaites, le contre-amiral Davers, soit qu'il eût ordre de ne pas exposer ses vaisseaux, soit qu'il craignît les résultats du combat, fit cesser le feu et s'éloigna. M. de Conflans rejoignit son

convoi et vint mouiller au cap sans avoir perdu un seul marchand.

Après s'y être réparé, il appareilla le 7 septembre pour la France. Le 13 octobre, une forte brume le sépara de *l'Alcyon;* dans sa route il fit plusieurs prises, entre autres un navire anglais qui coula; on recueillit une partie de l'équipage. M. de Conflans, ayant appris par ces prisonniers, que le navire faisait partie d'une flotte de quatre-vingts voiles, allant d'Antigoa en Angleterre, sous l'escorte de deux vaisseaux de cinquante canons, résolut de les attaquer. Le 29 au matin, ayant aperçu le convoi ennemi, il lui donna chasse et atteignit à midi le vaisseau anglais, *le Severn*, commandé par le capitaine de Lisle, qui se rendit après deux heures de combat. *Le Neptune*, amarina deux navires de la flotte. M. de Conflans arriva heureusement à Brest, le 6 novembre, avec la gloire, si difficile alors, d'avoir rempli, de la manière la plus brillante, les différentes missions qui lui furent confiées.

Le roi Georges ne pouvait pardonner au cabinet français les alarmes que lui avait causées l'expédition du prétendant. Par son ordre, l'escadre de la Manche, forte de seize vaisseaux, sous les ordres de l'amiral Lestock, le spectateur oisif du combat de Toulon, cingla vers les

côtes de France, emmenant sept mille hommes de troupes de débarquement. L'objet de l'entreprise était de s'emparer du port et de la ville de Lorient, dépôt de tout le commerce de l'Inde, et renfermant d'immenses richesses; de faire soulever les calvinistes du côté de La Rochelle, et de mettre la Bretagne à contribution.

La descente s'opéra, sans obstacle, le 3 septembre, sous le commandement du général Sainclair. Le commandant français, qui était un l'Hôpital, rassembla à la hâte dix mille miliciens mal armés, et quelque peu d'artillerie. Les Anglais ayant menacé de tout mettre à feu et à sang si l'on résistait, les habitans perdirent la tête et demandèrent à capituler, sous la condition qu'on épargnerait leur vie et leurs richesses.

Le refus de ces conditions donna aux Lorientais le courage du désespoir. Ils armèrent leurs faibles remparts de canons pris à bord des navires; pendant ce temps, M. de l'Hôpital, dans l'impossibilité de remettre de leur terreur tous ces soldats improvisés, venait d'ordonner la retraite pour se replier sur la ville. Les tambours des miliciens, peu exercés, au lieu de battre la retraite battirent la générale. Les Anglais s'étonnèrent; dans ce moment, un exprès de Lestock avertit Sainclair que les vents changeaient. Ce fut comme le signal

d'une terreur panique. L'ennemi fuit devant des paysans qui sont encore sous l'impression d'un premier effroi. La confiance passe alors dans les rangs des miliciens, ils courent sur les Anglais, en tuent bon nombre et les contraignent d'appareiller.

Cette expédition honteuse pour les armes britanniques, eut cependant des résultats importans : elle inquiéta les côtes de France, força le maréchal de Saxe victorieux d'affaiblir son armée et retarda nos progrès. Ce fait est encore une preuve des avantages qu'un gouvernement peut tirer de sa puissance navale. Considérée seulement comme force mobile, se prêtant à une foule de circonstances, faisant des diversions, en peu de temps, sur les points les plus éloignés et les plus inaccessibles d'un pays, la marine est une force immense, souvent irrésistible, qui peut amener les résultats les plus décisifs.

La cour de Versailles songeait toujours à l'île du cap Breton que l'on avait perdue. Déterminée à ne pas céder, à l'Angleterre, l'empire exclusif du nord de l'Amérique, elle fit préparer, dans les ports de l'Océan, une division de cinq vaisseaux de ligne et deux frégates. Quatre navires de la compagnie des Indes devaient au besoin se mettre en ligne dans le cas d'attaque. Le tout, formant

une escadre de onze navires, se réunit à vingt-sept transports chargés de troupes et de munitions de guerre. Le marquis de la Jonquière, vice-amiral, eut le commandement de ce convoi.

Un secret impénétrable, de l'activité pouvaient dérouter les Anglais; mais ayant des créatures jusque dans les bureaux du ministère, ils furent assez tôt instruits des projets de la France pour les traverser. Dix-sept vaisseaux aux ordres de l'amiral Anson et du commodore Waren, de retour des Antilles, se portent en toute hâte dans les parages du cap Finistère. Là ils attendent les Français. La Jonquière appareille de La Rochelle le 10 mai et gouverne, en toute sécurité, sur ce cap tant de fois funeste à la marine française. Aucun renseignement, aucune donnée sur le formidable ennemi qu'on sait être parti des ports d'Angleterre. La cour de France, le ministère, La Jonquière, vivent dans cette confiance aveugle qui présage les catastrophes. Le 13 mai on découvre la terre d'Espagne et la flotte britannique à grande distance. Avec un convoi, nulle possibilité de fuir, sous peine de le laisser tomber aux mains de l'ennemi. Les marins français n'ont pas de rivaux quand il s'agit de s'immoler pour la gloire. et l'intérêt du commerce, La Jonquière range son escadre en ligne de ba-

taille tribord amures avec des vents de nord-nord-est. *Le Diamant* est en tête, viennent ensuite *le Philibert*, vaisseau de la compagnie; *le Vigilant*, vaisseau de la compagnie; *le Rubis*, *le Jason*, *le Sérieux*, *l'Invincible*, *l'Apollon*, *la Thétis*, les deux derniers encore à la compagnie, et la frégate *la Gloire*.

L'Emeraude, envoyée à la découverte, après avoir cherché à tromper l'ennemi sur la véritable direction de l'escadre française, vient reprendre son poste près de M. de la Jonquière. Ce dernier lui fait signal de suivre le convoi qui s'éloigne et de protéger sa retraite. Le jeune capitaine de *l'Emeraude* est M. de la Jonquière, neveu de l'amiral. Désespéré d'un ordre qui le prive de l'honneur de combattre dans une occasion si pleine de périls pour l'armée, il demande à parler à l'amiral. Arrivé en poupe : « Amiral, dit-il, vous voulez donc me causer des regrets pour toute ma vie : qu'ai-je donc fait pour que vous m'éloigniez de vous au moment du combat? » M. de la Jonquière, qui aime la susceptibilité du jeune capitaine, reste inflexible, *l'Emeraude* est condamnée à un rôle moins brillant sans doute, mais qui a aussi ses dangers.

Cependant la fière contenance de l'escadre française imposait à l'ennemi. L'amiral Anson, placé à l'avant-

garde, venait de mettre en panne pour attendre la division du commodore Waren. Cette manœuvre indiquait les appréhensions des Anglais et semblait devoir sauver l'escadre française. « Nous admirions tous, dit un officier de l'escadre, avec quelle justesse et quelle précision notre général donnait ses ordres, quand *l'Apollon* et *la Thétis,* vaisseaux de la compagnie, reconnurent un peu trop tôt la force supérieure de l'ennemi. » Le danger apparent que couraient ces deux capitaines, tout-à-fait étrangers à la vie militaire et aux nobles obligations qu'elle impose, ne put prévaloir sur les réflexions qu'ils auraient dû faire : ils arrivèrent lâchement et rompirent la ligne, laissant un espace considérable entre *l'Invincible* et *la Gloire*. L'amiral chercha, mais en vain, à les rappeler à leur devoir ; chez ces âmes pusillanimes, la peur l'emportait sur toute idée d'honneur, de patriotisme et même de conservation personnelle.

Les ennemis qui, dans ce moment, se formaient en bon ordre, comprirent que plusieurs navires français n'étaient pas des vaisseaux de guerre ; sans crainte alors sur l'issue du combat, ils forcèrent de voiles et vinrent pêle-mêle sur l'escadre française.

L'intervalle, que dans leur fuite les deux navires avaient laissé dans la ligne française n'était pas comblé ; le désor-

dre même régnait à l'avant-garde où se trouvaient deux autres vaisseaux de la compagnie. Pour y remédier, M. de la Jonquière fit le signal de l'ordre de retraite, vent arrière, le cap au large, les vaisseaux formant un angle obtus dont *le Sérieux* et *l'Invincible* étaient le sommet. Dans cette position, il y avait encore espoir de salut; mais un nouveau malheur vint affliger les cœurs et indigner tous nos braves marins. Les deux autres navires de la compagnie, imitant l'exemple de leurs compagnons, sortirent de la ligne et s'éloignèrent à toutes voiles. Dès lors on comprit à bord de nos vaisseaux, que ce n'était pas de la victoire qu'il s'agissait, mais de la défaite avec ses malheurs et sa gloire, et chacun se soumit courageusement à cet arrêt de la Providence, tant la seule espérance d'un peu de gloire suffit pour exalter les cœurs de nos soldats.

Les ennemis approchaient toujours. Deux vaisseaux se détachèrent bientôt du groupe le plus avancé et se portèrent sur les vaisseaux de la compagnie. M. de la Jonquière, ne consultant que sa générosité, manœuvra aussitôt afin de les dégager, et il y parvint; mais déjà le combat était commencé. La Jonquière, sur *le Sérieux,* fut attaqué par quatre et cinq vaisseaux. Les autres, écrasés par le nombre, firent une défense opiniâtre. L'art brilla

moins que le courage, les vaisseaux, bord à bord, ne manœuvrant plus, se chargeaient avec plus de force et de furie que d'habileté. Après quatre heures d'une effroyable lutte, *le Sérieux*, sans mâts, sans équipage, ayant tenté un abordage héroïque contre une masse d'ennemis, amena son pavillon. Les autres vaisseaux français se rendirent peu après, laissant pour trophées à l'ennemi, des navires ruinés, sans mâture, et coulant bas d'eau. La frégate *la Gloire* eut l'honneur de soutenir le feu d'un vaisseau pendant toute la durée du combat. Vers la fin de l'engagement, le vaisseau l'*Invincible* vint à manquer de boulets et de mitraille; on en prévint M. de Saint-Georges : « Eh bien! dit le capitaine, chargez les canons avec mon argenterie (1). » Les Anglais ne purent s'emparer du convoi.

Un historien anglais a dit de ce combat : « La grande supériorité des forces de l'amiral Anson devait faire regarder sa victoire plutôt comme une faveur de la fortune que comme un véritable triomphe. » Le capitaine du vaisseau anglais, *le Windsor*, s'exprime ainsi dans la relation qu'il donne de l'affaire : « Je n'ai point vu une meilleure conduite que celle du commodore français, et, pour dire la vérité, tous les officiers de cette nation ont

(1) Historique.

montré un grand courage; aucun d'eux ne s'est rendu que quand il leur a été impossible de manœuvrer. » Il y a des défaites qui valent mieux que des victoires.

Escadre française.

Le Sérieux.	64	canons.	De la Jonquière, chef d'escadre. Capitaine d'Aubigny.
L'Invincible.	74	—	De Saint-Georges.
La Gloire.	40	—	De Saliesse.
Le Diamant.	52	—	Hocquart.
Le Jason.	50	—	Beccart.
Le Rubis.	26	—	Maccarty.
Le Philiberg.	28	—	Larr.
L'Apollon.	28	—	Noël.
La Thétis.	22	—	Masson.
Le Vigilant.	26	—	» »
L'Emeraude.	26	—	De la Jonquière neveu.

Escadre anglaise.

Le Prince-Georges.	90	—	Amiral Anson.
Le Devonshire.	66	—	Contre-amiral Waren.
Le Namur.	74	—	Boscawen.
Le Mamouth.	64	—	Harisson.
Le Jarmouth.	64	—	Bret.
Le Prince-Frédéric.	64	—	Naris.
La Princesse-Louise.	60	—	Walson.
La Défiance.	60	—	Graville.
Le Penbrock.	60	—	Fincher.
Le Windsor.	60	—	Stanway.
Le Notingam.	60	—	Saumarez.
Le Centurion.	56	—	Denis.
Le Bristol.	50	—	Montagus.
Le Salkland.	50	—	Baradel.
L'Embuscade.	40	—	Montaigus.
Le Falcan.	18	—	Guygun.
Le Wican.	8	—	Legg.

Nous eûmes quatre cent trente-quatre morts et trois cent cinquante-huit blessés. M. de la Jonquière reçut une blessure grave.

Dans cette guerre, la marine française fit preuve d'un dévoûment pour les intérêts du commerce dont nos historiens n'ont pas tenu compte. Jamais aucune nation maritime de l'Europe n'en donna tant d'exemples. C'est sous ce point de vue qu'il faut étudier, à cette époque malheureuse, l'histoire de la marine de France, pour lui rendre la justice qui lui est due.

L'annonce de ce désastre causa une joie universelle en Angleterre. On applaudit les vainqueurs ; 20 millions de part de prises leur furent distribués ; tous les officiers reçurent de l'avancement. Ces récompenses, aussi flatteuses qu'elles étaient considérables, enflammaient tous les cœurs : c'était, pour l'habile gouvernement anglais, s'assurer d'un nouveau gage de succès. En France, le ministère fut abattu ; la nation s'en occupa à peine ; tous les yeux étaient tournés vers la Flandre, où les succès de nos armées rappelaient les belles années de Louis XIV.

CHAPITRE V.

Ligue contre la France. — Maestricht. — Le commerce français réclame la protection de notre marine. — Convoi dirigé sur Saint-Domingue. — M. de l'Etenduère. — Combat mémorable. — Le *Tonnant* ne se rend pas. — Héroïsme de M. de l'Etenduère. — M. de Vaudreuil. — La marine française n'a plus que deux vaisseaux.

Après la victoire de Raucoux, Louis XV, maître des Pays-Bas, continua à offrir la paix en proposant aux Hollandais d'être les médiateurs de la querelle. Une nation de commerçans, qui n'avait aucun intérêt à la guerre, dont les meilleures troupes étaient prisonnières en France, devait s'empresser d'accueillir des propositions si honorables. Le parti républicain, ennemi du stathouder et contraire à ses vues ambitieuses, désirait

la paix, ou tout au moins la neutralité. Les partisans de l'Angleterre l'emportèrent : nos propositions furent rejetées. D'après les conseils du maréchal de Saxe, la cour de Versailles tourna ses efforts contre la république. Le Brabant septentrional fut envahi ; les Hollandais épouvantés proclamèrent Guillaume IV d'Orange stathouder : ce n'était plus qu'une parodie de la révolution de 1672. Le stathoudérat, déclaré héréditaire, même dans la ligne des femmes, devint une autorité monarchique, plus que jamais sous l'influence de l'Angleterre. La cour de Russie, sollicitée de s'unir aux alliés « contre le voisin ambitieux et perfide qui les menaçait (1), » fit marcher quarante mille hommes contre la France.

Maëstricht était le but de tous les projets de l'armée française ; le maréchal de Saxe disait, avec une grande vérité, que là était la fin de la guerre. Le duc de Cumberland, avec une armée supérieure à celle des Français, couvrait cette place dans la redoutable position de Lawfeld. Le maréchal l'attaqua, et le défit après une action sanglante ; la division anglaise du général Ligonnier se rendit prisonnière de guerre.

L'armée française alla ensuite investir la place de Berg-

(1) *Histoire des Français.* (Lavallée).

op-Zoom. Cette ville, qui avait résisté au duc de Parme et à Spinola, se trouvait défendue par des fortifications formidables et une flottille qui pouvait la ravitailler à tout instant. Son gouverneur, homme de tête et de cœur, commandait à une garnison nombreuse tirée des meilleurs régimens anglais et hollandais. La saison avançait, la brèche était à peine praticable : c'est à travers ces impossibilités que les Français enlevèrent la place d'assaut le 16 septembre 1747.

Ce fait d'armes, et tant d'autres, dont le bruit se répandait partout, causèrent une grande joie à la France, affligée par ses revers maritimes. Elle voyait avec orgueil les généraux et les soldats rappelant l'héroïsme de la nation, l'armée maîtresse du territoire ennemi, et Cumberland forcé d'abaisser ses drapeaux devant les nôtres.

Le commerce français regrettait toujours Louisbourg. Quelques vaisseaux, partis récemment d'Angleterre pour l'Amérique, vinrent augmenter ses alarmes. Sur ses instances, la cour de France chargea M. de l'Etenduère de conduire, à Saint-Domingue, un nombreux convoi de soldats et de munitions de guerre. Rendu à sa destination, l'amiral français devait se concerter avec le gouverneur général des colonies espagnoles, pour reprendre le cap

Breton et rendre la confiance au commerce abattu par tant de revers. Les difficultés de l'entreprise étaient grandes ; mais on se fiait à l'habileté et à la prudence de M. de Létenduère.

Mieux instruit que M. de la Jonquière de la croisière de l'escadre anglaise qu'il savait être près du cap Finistère, Létenduère dirigea sa route au nord de Rochebonne, et cingla vers l'Amérique en passant à quatre-vingts lieues environ de l'Espagne. Quand tout semblait concourir à la réussite de ses prévisions, il arriva que deux vaisseaux égarés de la flotte de l'amiral anglais Hawke, aperçurent l'escadre française, et qu'ils se hâtèrent d'en prévenir leur amiral.

Le 25 octobre, au matin, les éclaireurs de l'escadre française signalèrent plusieurs voiles qui furent bientôt reconnues pour être la flotte britannique. Le convoi français, composé de deux cent-cinquante-deux navires, marchait entre deux colonnes formées, l'une par huit vaisseaux de ligne rangés sous le vent, l'autre par *le Content* de la compagnie des Indes, et sept autres navires des meilleurs voiliers. M. de Létenduère fit aussitôt le signal au convoi de passer sous le vent de la première colonne et de forcer de voiles. Les vaisseaux reçurent l'ordre, en même temps, de faciliter ce mouve-

ment et de se former successivement en bataille, dans le plus bref délai.

Dans la position respective de chaque colonne, il fallut, pour que les transports passassent sous le vent, que les vaisseaux se distançassent, ce qui rendit la formation de la ligne de bataille longue et embarrassée.

Cette opération se fit avec assez de régularité. Pendant que les transports dépassaient la colonne de dessous le vent, ils prenaient la direction de l'Ono, que l'amiral avait indiquée, et les vaisseaux, au fur et à mesure qu'ils se formaient, gouvernaient au 50° sous petite voilure. Cette différence dans la direction de la route et le peu de sillage que l'escadre française faisait dans le moment, donnèrent l'espoir à M. de Létenduère que l'ennemi s'attacherait d'abord à lui et manquerait le convoi.

Cependant, vers midi, la confusion régnait encore dans notre escadre : les derniers navires marchands traversaient à peine la ligne, et les postes des vaisseaux, surtout de ceux de l'arrière-garde, n'étaient pas encore occupés. Cet état de chose détermina M. de Létenduère à signaler aux vaisseaux de tête de mettre en panne et à son arrière-garde de rapprocher les distances.

Pendant que l'escadre française se formait péniblement en bataille, les Anglais cinglaient sur elle avec des

vents d'est-nord-est, petit frais. Arrivés à une demi-lieue de notre ligne, ils se partagèrent en deux pelotons pour l'attaquer des deux côtés. Le plus grand nombre vint par la hanche de tribord, le reste passa pêle-mêle sous le vent.

A midi, l'ennemi se trouvant à une petite portée de canon commença le feu sur notre arrière-garde encore en désordre. L'action fut bientôt générale : huit vaisseaux contre seize, disproportion énorme qui ne put ébranler le courage des officiers et des équipages de l'escadre française. On se battit avec un acharnement sans exemple. A trois heures un quart, *le Fougueux*, assailli par quatre anglais, fut rasé de tous ses mâts; *le Tonnant*, que montait Létenduère, lutta contre trois; l'amiral anglais le combattit quelque temps; mais ce magnanime vaisseau écrasait alternativement chaque vaisseau ennemi qui venait par son travers au vent.

A l'avant-garde, sept Anglais combattaient trois Français. Pas un des nôtres qui fît une manœuvre indécise. Dans ces nobles capitaines, la fermeté et l'opiniâtreté s'unissaient au courage le plus brillant. A quatre heures, *le Neptune*, sans mâts, ses canons démontés, était contraint d'amener. Au fort de la mêlée, M. de Fromentières, son commandant, a la cuisse em-

Combat du 25 Oct. 1747.

Vt
e.n.e

A

1re Position.

Ligne du Content

Convoi

Ligne des vaisseaux de Guerre.

2me Position

A

F

A

3e Position

F

A

du combat

portée ; il tombe sans connaissance sur le pont ; le second, M. de Longueval-d'Harancourt lui succède ; il est tué presque aussitôt. Ces deux événemens intimident l'équipage, on parle de se rendre. Kerlerec, lieutenant de vaisseau, s'indigne de cette faiblesse : s'emparant du commandement, il ranime le courage des matelots et continue la défense du *Neptune*. Trois vaisseaux le canonnent avec furie, le feu prend à son bord, il parvient à l'éteindre. Il se rend enfin, ayant perdu trois cents hommes. *Le Monarque, le Fougueux* et *le Severn* ne tardent pas à suivre son exemple.

Le Tonnant demeurait inébranlable au milieu des ennemis qui s'acharnaient à sa perte. Chacun des Anglais tenait à honneur de le combattre bord à bord, et aucun ne pouvait tenir son formidable travers. Pour la seconde fois, « l'amiral anglais lui-même, écrivait un officier du bord, nous fit l'honneur de nous attaquer, mais sa visite fut courte ; il reçut seulement deux de nos bordées et alla au secours des sept vaisseaux qui étaient alors engagés avec les trois vaisseaux de notre avant-garde. » En cet instant, M. de Létenduère se trouvait près du mât d'artimon, ayant près de lui son fils, garde-marine. Un boulet vint couper un hauban d'artimon, enleva la tête d'un timonnier et fit jaillir sa cervelle sur la

figure de l'amiral. Celui-ci, sans s'émouvoir, dit à son fils : « Donne-moi ton mouchoir. » A la vue de son père, couvert de sang, le jeune garde se trouble et répand des larmes. L'amiral le rappelle sévèrement à ses devoirs : « Mon fils, apprenez que sur un champ de bataille un Létenduère ne doit jamais faillir. »

Tandis que nos vaisseaux succombaient sous le nombre, le marquis de Vaudreuil, en tête de la ligne, s'aperçoit des périls que court l'amiral. Tout entier au noble sentiment qui l'inspire, sans songer aux mille dangers qui l'attendent, il vire de bord, passe à travers les ennemis, répond à leurs bordées par un feu des deux bords, et vient se ranger sur l'avant du *Tonnant*. Il est rare qu'en France un beau dévoûment ne trouve pas de nombreux imitateurs, *le Terrible* et *le Trident* essaient de faire la même manœuvre, mais ils sont rasés de leurs mâts et ne peuvent virer de bord. Au coucher du soleil *le Trident* amène son pavillon; *le Terrible*, environné de vaisseaux anglais, continue encore son feu une partie de la nuit; il se rend enfin, coulant bas d'eau.

Restaient, sur ce glorieux champ de bataille, MM. de Létenduère et de Vaudreuil d'un côté, et seize vaisseaux anglais de l'autre. Des deux parts la lassitude était égale. Par moment la canonnade était comme interrompue;

les ennemis avaient aussi à déplorer des pertes très considérables en hommes, et surtout dans leur gréément et leurs mâtures. Sur ces entrefaites, un vaisseau ennemi s'approcha du *Tonnant*, et lui cria en français : « Citadelle flottante, rendez-vous ! » Jamais, lui fut-il répondu, et le feu continua.

Le Tonnant, perdit son mât de misaine : son grand mât menaçait de tomber. *L'Intrépide* craignait un démâtage. Il était minuit, un silence profond avait succédé au bruit du canon. Le *Tonnant* et *l'Intrépide* étaient pêle-mêle confondus avec les vaisseaux anglais. L'amiral Létenduère ordonna de virer vent arrière et de gouverner au nord-ouest. A quatre heures, il fit mettre le cap au nord.

Pendant ces heures de repos, les Français se hâtèrent de se réparer de leur mieux ; au jour, à force d'activité, ils purent se trouver en état de continuer le combat. Personne à bord des deux vaisseaux ne doutait d'une dernière et terrible attaque. M. de Létenduère s'était décidé à faire périr *le Tonnant* plutôt que de le rendre ; mais quelles ne furent pas la joie et la surprise de tous ces braves, lorsque le lendemain matin ils ne virent plus que trois vaisseaux anglais à perte de vue. M. de Létenduère mouilla à Brest le 8 novembre ; le convoi parvint à sa destination.

Ce mémorable combat, qui illustrait les vaincus, fut le plus terrible de la guerre. Huit vaisseaux français, depuis midi jusqu'à minuit, soutinrent opiniâtrement les efforts acharnés de seize vaisseaux anglais : six des nôtres succombèrent, mais deux autres restèrent sur le champ de bataille, et il ne se trouva pas d'ennemis assez audacieux pour les attaquer de nouveau.

« Jamais vaisseaux, écrivit un officier anglais, ne se battirent mieux que ne le firent les vaisseaux ennemis, et ne vendirent plus chèrement leur liberté. »

La conduite de M. de Vaudreuil est digne des plus grands éloges : quel plus noble devoir, en effet, que celui de défendre son amiral ! et pourquoi faut-il qu'une si belle page dans la vie de cet officier soit obscurcie par sa conduite indécise à l'affaire du comte de Grasse. (12 avril 1782.)

L'amiral anglais, Hawke, accusa le capitaine Fox de négligence dans l'accomplissement de ses devoirs, et demanda qu'il fût traduit devant une cour martiale. Amené en présence de ses juges, il lui fut reproché « d'avoir commis la faute de n'avoir pas compris les signaux de l'amiral; en conséquence, la cour le condamna à être cassé et démis de son commandement. » Tel est l'esprit de la législation maritime de l'Angleterre;

un observateur y pourra trouver un des élémens de sa grandeur.

Escadre française.

L'Intrépide.	» canons.		De Vaudreuil.
Le Terrible.	»	—	Comte Duguay.
Le Trident.	»	—	D'Amblimont.
Le Tonnant.	80	—	De l'Etenduère, amiral. Du Chaffault, capitaine.
Le Neptune.	68	—	De Fromentière.
Le Monarque.	74	—	De Labedoyère.
Le Severn.	50	—	Du Rouret.
Le Fougueux.	64	—	Du Vignault.

Dans le même temps, le comte Dubois de la Mothe, chargé de convoyer avec le vaisseau *le Magnanime* une flotte marchande aux Antilles, se conduisit dans son expédition avec une intrépidité et une habileté dignes des plus grands éloges. Nous ne pouvons mieux faire que de donner le rapport officiel du beau combat qu'il eut à soutenir contre quatre vaisseaux anglais.

« M. Dubois de la Mothe, suivant ses instructions, ayant vu entrer, le 28 novembre, dans le Fort-Royal, la partie de la flotte destinée pour la Martinique, fit voile sans s'arrêter pour conduire l'autre à Saint-Domingue, en ne prenant que près du Nord, à dessein de passer assez sous le vent de *la Dominique*, pour se mettre hors de la vue des vaisseaux anglais, au cas que quelques uns y eussent établi leur croisière.

» Cependant, malgré cette sage précaution, le lendemain, 29, nos découvertes aperçurent du haut des mâts, à huit heures du matin, quatre vaisseaux au vent qui arrivaient en dépendant sur la flotte. A dix heures, ils furent vus d'en bas; mais comme ils ne présentaient que l'avant, il ne fut guère possible de les bien reconnaître qu'environ à une heure. Leur envergure, assez différente de celle que les Anglais portent ordinairement, contribua beaucoup à tenir dans l'incertitude sur leurs forces, et la lenteur avec laquelle ils nous approchaient, quoique nous n'eussions que les huniers à mi-mât, pouvait bien encore faire douter qu'ils fussent des vaisseaux de guerre anglais. Cependant M. Dubois de la Mothe, qui les connaît depuis longtemps pour les avoir souvent vus de près, prit son parti de bonne heure, malgré les apparences, et après avoir fait faire le signal à toute la flotte de forcer de voiles, il mit en panne pour la couvrir et pour arrêter les vaisseaux ennemis à mesure qu'ils l'approcheraient. Et ce ne fut que quand tous les bâtimens de sa flotte furent passés de l'avant, qu'il fit servir sous les deux huniers sur le ton. Néanmoins, malgré la fermeté de cette contenance, plusieurs navires s'ébranlèrent et changèrent de route avant que les ennemis nous joignissent, tant ils

les jugèrent supérieurs. Comme ces vaisseaux ne marchaient pas tous également, quand le premier nous atteignit, le dernier était encore à deux lieues, le commandant plus près et le troisième environ à une lieue; il était alors quatre heures du soir. Nous commençâmes l'affaire par quelques coups de canon de retraite sur le vaisseau qui se trouvait dans nos eaux, auxquels il répondit par sa volée en arrivant un peu pour nous tirer par la hanche. A sept heures du soir, ce premier vaisseau anglais, que nous reconnûmes pour être de cinquante canons, fut joint par un autre de soixante, et, après s'être parlé, ils mirent chacun des feux à la vergue d'artimon pour se faire suivre par les deux autres qui restaient de l'arrière.

» Alors, les traîneurs de la flotte se trouvant par notre travers, M. Dubois de la Mothe prit sur-le-champ le parti de faire tenir le vent à ceux qui s'y trouvaient et de faire arriver les autres. Mais comme les Anglais n'eussent pas manqué de se partager, si cette manœuvre eût été faite en même temps, chaque vaisseau prenait sa route l'un après l'autre, et pour ainsi dire en défilant, de sorte que les ennemis les virent s'échapper, ne voulant s'arrêter que pour les gros qu'ils trouvèrent dissipés avant d'avoir su auxquels courir.

» Pendant tout ce temps, c'est-à dire environ jusqu'à neuf heures du soir, *l'Étoile*, frégate de quarante-deux canons, s'était tenue un peu à l'avant de nous ; mais M. Dubois de la Mothe, déterminé à s'exposer seul, pourvu qu'il pût procurer le salut de sa flotte, fit arriver cette frégate sur la plus grande partie du convoi qui avait fait la même route, pour lui donner une escorte qui la garantît des insultes des corsaires et qui la ralliât hors de la vue des ennemis, en cas qu'il eût le malheur de succomber sous leurs coups.

» Quand toute la flotte eut été mise ainsi à couvert, M. Dubois de la Motte fit arriver d'un quart, à dessein de donner le temps à nos navires, du vent, de le tenir assez pour passer hors de la portée du canon des deux vaisseaux ennemis qui suivaient les deux premiers, et, forçant de voile, il les engagea tous quatre à la même chasse. Alors notre feu commença sur ceux qui se trouvaient dans nos eaux, et sous le beaupré desquels les derniers navires de la flotte avaient été contraints de passer pour faire vent arrière.

» Le vaisseau de cinquante canons arriva pour faire place à celui de soixante qui tint le vent, et le premier, nous prenant par la hanche, nous envoya sa volée, tandis que l'autre se risqua à venir par notre travers pour nous

tirer la sienne. Toutes celles qui partirent de l'un et de l'autre furent si bien pointées, que la plupart des coups passèrent dans nos voiles ou entre nos mâts; mais le feu, par lequel nous répondîmes au plus gros vaisseau, fut si vif et si suivi, que, pour s'y soustraire, il retint le vent et n'osa plus se représenter de toute la nuit. Il était environ une heure après minuit quand cette canonnade commença. Les deux vaisseaux qui venaient après ceux qui nous combattaient tirèrent bien quelques coups sur les navires marchands qui passèrent au vent le plus près d'eux; mais, entendant le bruit redoublé de notre canon et ayant vu jusqu'à la nuit deux navires sous les huniers pour protéger la flotte, ils n'osèrent s'arrêter à faire des prises, dans la crainte d'exposer les deux vaisseaux qui nous attaquaient à succomber sous notre feu. Ainsi, malgré leur grande supériorité, ils furent réduits à nous chasser tous quatre.

» Quand le jour parut, le troisième vaisseau, que nous reconnûmes pour être le commandant et fort de quatre-vingts canons, était à deux lieues dans nos eaux, et le quatrième, au moins de soixante canons, à trois lieues. Cette vue ranima ceux qui nous suivaient, et, selon que la brise augmentait ou diminuait, ils nous éloignaient ou nous approchaient, mais sans jamais s'exposer à notre

artillerie, ni par notre travers, ni même dans nos eaux.

» Nous jugeâmes bien alors que l'issue de toute cette affaire dépendait de la marche du commandant de cette escadre, et nous eûmes tout sujet d'en craindre une très fâcheuse pendant plusieurs heures. *Le Magnanime*, qui n'est point un grand voilier, marche surtout très mal avec un petit vent, et l'on sait que c'est le fort des Anglais qui ont une quantité de menues voiles de toile légère ; aussi le gros vaisseau nous approcha-t-il assez considérablement pendant que la brise fut faible et même dans les commencemens de sa force, parce qu'il nous la portait avec lui ; mais dès qu'elle nous fût parvenue, nous commençâmes à le gagner à notre tour.

» M. Dubois de la Mothe, toujours attentif aux moindres avantages qu'il pouvait se procurer, ayant remarqué que si nous portions quelques quarts largue, toute cette quantité de voiles dont les Anglais se couvrent, deviendraient inutiles vent arrière, fit arriver à l'ouest, les vents étant à l'est. Son projet réussit, et les vaisseaux ennemis, voulant regagner l'avantage qu'ils perdaient, se déterminèrent à s'amurer à tribord pour courir de l'avant par ce moyen, et nous couper chemin, en venant nous harceler par l'épaule et tâcher de nous détourner de notre route. Mais à peine cette manœuvre était achevée, que

M. Dubois de la Mothe la rendit inutile par une autre qui leur fit perdre un chemin qu'il ne leur fut plus possible de regagner, ce fut d'ouvrir nos voiles à babord et d'y prendre l'amure, ce qui forma un angle considérable entre les Anglais et nous. Leur commandant, continuant de plus en plus à rester de l'arrière, et s'apercevant qu'ils ne pouvaient ou n'osaient nous joindre, cargua ses basses voiles, tint le vent et leur fit un signal de ralliement, auquel ils refusèrent d'abord d'obéir, mais qu'ils suivirent néanmoins peu de temps après, et fort à propos pour eux, puisque s'ils eussent encore continué la chasse pendant deux heures, M. Dubois de la Mothe, qui ne craignait plus la jonction des autres avant la nuit, était déterminé à les serrer de près et à leur faire sentir tout le poids de son artillerie.

» Après deux heures de route au plus près du vent, ils furent rejoints par les deux autres, et lorsque la nuit vint ils étaient encore tous quatre en panne, de sorte que nous ne pûmes voir quel parti ils prirent ensuite.

» Ainsi finit cette affaire, après plus de vingt-deux heures d'une poursuite opiniâtre, sans avoir perdu dans tout ce temps aucun navire d'une flotte convoyée par un seul vaisseau et attaqué par quatre. Les gens du métier

qui voudront faire attention à toutes les manœuvres hardies et brillantes qui l'ont sauvée, conviendront qu'on ne pouvait rien faire de mieux ni de plus heureux. S'il n'est point de commission plus épineuse que celle de convoyer autant de vaisseaux avec aussi peu de forces, il n'est par conséquent rien de plus glorieux que de s'en tirer comme a fait M. Dubois de la Mothe. On ne saurait assez vanter son sang-froid et son coup d'œil.

» Comme les ennemis dirigeaient tous leurs coups à notre mâture, nous n'avons eu que deux hommes tués et quatorze blessés, dont trois sont morts; mais nos voiles sont percées en plusieurs endroits. Le corps des vaisseaux anglais a dû être endommagé par notre canon, et nous vîmes le lendemain des hommes en chemise travailler en dehors à boucher les trous.

» Dès que les ennemis nous eurent quittés, nous nous remîmes en route, et quand nous nous trouvâmes dans le canal que forme Perto-Rico et St-Domingue, quoique le rendez-vous donné à *l'Etoile* fût à vingt lieues au vent de Lagrange, c'est à dire sur la pointe d'Isabélique, nous croisâmes cependant trois jours sur la Mone pour rallier ce que la frégate n'avait pu rassembler. Sept bâtimens marchands nous rejoignirent pendant ce temps, et nous fîmes route ensuite avec eux pour notre rendez-

vous. Nous y restâmes quatre jours, dans le courant desquels cinq navires vinrent les uns après les autres se rallier et furent suivis de douze autres qui s'étaient réunis. La nouvelle qu'un d'entre les premiers apporta, nous ayant fait juger que ceux qui ne seraient pas arrivés à St-Louis, étaient, selon les apparences, tombés dans les vaisseaux anglais, nous prîmes le parti d'entrer au cap et d'y attendre l'éclaircissement d'une affaire à laquelle nous ne pouvions plus apporter de remède. Il était temps de mettre à couvert les débris que nous avions rassemblés, puisque le soir même du jour (8 décembre) que nous mouillions au cap, les quatre vaisseaux qui nous avaient attaqués en prirent deux sur la Grange. Ayant été contraints, comme on l'a vu, de nous quitter, ils se déterminèrent à chasser sur St-Domingue, et tandis que nous étions à la pointe de l'ouest de Porto-Rico, ils étaient à celle de l'est de St-Domingue, où *l'Etoile* vint se rendre en même temps avec le reste de la flotte. Elle fut chassée et approchée de près ; mais ses rames la sauvèrent pendant le calme, et, forcée d'arriver, elle prit le parti d'aller à St-Louis, où sept navires la joignirent, de sorte qu'il n'en a été pris que six. »

Quelques jours avant le combat du 14 octobre, deux frégates françaises avaient rencontré, par le travers de

l'île de Ré, deux voiles qu'elles reconnurent bientôt pour être un vaisseau anglais de cinquante canons et une petite frégate de vingt-six. L'action commença à huit heures et demie du matin. Nous allons faire connaître le récit animé de ce combat, regrettant de ne pouvoir donner aucun renseignement sur les deux capitaines qui soutinrent si dignement l'honneur de notre marine.

« Le fort de notre combat, écrivit un des officiers des frégates françaises, a commencé sur les neuf heures et demie. Pendant une demi-heure nous nous sommes battus entre deux feux; après quoi *la Galathée* ayant pris le petit à partie, et nous le plus grand, qui était à batteries, je croyais qu'il nous aurait rasé de tous mâts ou coulé bas; mais nous nous sommes défendus avec toute la bravoure possible; nous avons eu trois pavillons emportés les uns après les autres, dont deux grands et un petit, par les coups de canon remplis de mitrailles et mousqueteries, et la tête du bâton d'enseigne emportée.

» Le combat a commencé à neuf heures et demie du matin, et a duré jusqu'à deux heures de l'après-midi.

» Nos canons étant empoisonnés de mitrailles, nous tirions toujours bas de long en long sur leur pont; nous entendions les cris des blessés, et criaient: *Houra*, et

nous continuellement, *Vive le Roi*. Comme nos trois pavillons étaient perdus, le quatrième était sur les barres du grand perroquet, ils croyaient que nous étions amenés, ils criaient encore *Houra;* j'attrapai une serviette que j'avais dans ma cabanne, que je montai amarrer au perroquet de fouque, et nous criâmes *Vive le Roi!* ces *Vive le Roi* étaient appuyés de coups de canon en abondance et d'une mousqueterie des plus brillantes.

» Personne de la grande hune n'ayant voulu monter chercher le pavillon qui était sur les barres de hune, mon second monta le prendre au milieu du combat, et, me l'ayant apporté, je le hissai pour seconder ma pauvre serviette qui a eu trois coups de fusil. Tous nos haubans d'artimon ont été coupés; notre mât d'artimon et la vergue hachés; notre grand mât et grand mât de hune hors de service. Je m'étonne comment nous n'avons pas été démâtés; je ne croyais pas, pendant un temps, que nous aurions pu nous débarrasser d'un vaisseau de cette force, mais il nous a abandonnés à sa honte; *la Galathée*, qui était sous le vent à jouer avec le petit, l'a étrillé d'importance; il l'a quittée et est venu joindre son camarade et nous a donné sa volée; nous lui avons répondu. Nous avons tiré dans cette action deux cents coups de canon et environ cinq mille coups de fusil. Nous n'avons

eu que deux hommes tués, vingt-un blessés, dont trois officiers. »

L'échec éprouvé par l'escadre de M. de l'Etenduère fut le dernier de cette guerre maritime. Dès lors on ne vit plus reparaître le pavillon français. Deux vaisseaux composèrent le matériel de cette marine de France qui, soixante ans auparavant, en comptait cent vingt. Les corsaires firent peu de prises : traqués sur tous les points, sans protection, ils devinrent presque tous la proie des Anglais. Les forces navales britanniques, sans rivales, parcoururent impunément les mers. On cite une année où elles enlevèrent au commerce français près de cent quatre-vingts millions. Cependant ces forces maritimes, qui pouvaient s'emparer des colonies françaises et espagnoles, firent peu de conquêtes, faute d'unité et de suite dans la direction qu'on leur imprimait.

CHAPITRE VI.

Indes orientales. — Vasco de Gama. — Puissance portugaise. — Compagnie des Indes de France, fondée par Colbert sous Louis XIV. — Dupleix et Labourdonnais. — Traité entre les deux compagnies, française et anglaise. — Labourdonnais attaque les Anglais et les met en fuite. — Le commodore Peyton. — Prise de Madras par Labourdonnais. — Paix d'Aix-la-Chapelle.

Les Français, malgré leurs revers en Europe, s'étaient illustrés dans des contrées lointaines ; leurs victoires ébranlèrent la puissance britannique dans l'Inde : la mésintelligence et l'indiscipline de leurs chefs la raffermirent. Avant la découverte du cap de Bonne-Espérance, les Indiens commerçaient avec l'Europe par trois routes encore fréquentées de nos jours. Les Indiens du Bengale ou du Masulipatam allaient à Delhi, de là por-

tant à l'ouest à Cabud et Candahar, ils pénétraient jusqu'à Constantinople et à Smyrne, en franchissant le Korasan, le nord de la Perse, le sud de la mer Caspienne, l'Arménie et la mer Noire. Les Pisans, les Génois et les Vénitiens prenaient leurs marchandises et en faisaient un trafic considérable.

Ceux de la côte de Malabar, partis de Goa, traversaient les grandes Gattes, Durengabad, Tatta, le Candahar et se réunissaient aux caravanes du Bengale. Ces expéditions mettaient trois ans pour l'allée et le retour.

2°. Du Bengale ou de Mazulipatam on allait par mer à Surate, qui était alors le principal entrepôt de l'Inde. De ce port on gagnait Bassora, au fond du golfe Persique. *Le Tigre* portait les marchandises à Bagdad; de cette ville les caravanes les transportaient par le désert à Alep, où les marchands européens les achetaient. L'aller et le retour étaient de deux ans, moitié par terre, moitié par mer.

Enfin, du Bengale ou du Mazulipatam, les Indiens faisaient voile pour Surate et la mer Rouge, et déposaient à Suez leurs marchandises. Deux routes s'offraient pour l'écoulement de ces richesses de l'Inde: la plus longue, par le grand désert, en quarante jours

de marche, jusqu'à Alep, sous bonne escorte; la plus courte, de Suez au Caire, par une route de neuf jours, dans le désert. Cette dernière avait le grave inconvénient d'être infestée de brigands qui dévalisaient les caravanes. On prenait contre eux des répondans qui, s'associant avec les Arabes influens de ces contrées, facilitaient l'arrivée des marchands au Caire. Les Européens faisaient leurs achats et venaient à Alexandrie et à Rosette qui servaient d'entrepôts au commerce. Cette route n'était que d'un an et demi. Pendant long-temps l'Europe se contenta de jouir des produits de l'Inde sans chercher à en connaître l'origine. Les croisades, les conquêtes de la Perse et de l'Inde par Gengiskan, firent désirer, à beaucoup d'esprits entreprenans, de pénétrer dans des régions si fertiles et si peu connues. Les têtes fermentaient alors; ces générations guerrières et pleines de foi de l'Europe se trouvaient comme embarrassées dans l'étroitesse de leurs limites. Jusqu'à cette époque la navigation hauturière avait tant de dangers, les instrumens pour diriger la route étaient si imparfaits, que les courages les plus fermes n'osaient s'aventurer sur des mers qu'on regardait comme peuplées de dangers de tous genres; cependant ces obstacles ne pouvaient arrêter l'élan imprimé au moyen-âge. La boussole, révélée à un pilote

d'Amalfi, permit de tout entreprendre. Bientôt l'on vit Christophe Colomb abandonner sa barque au flot providentiel et découvrir un monde. Les Espagnols, héritiers de ce grand homme, s'établirent en maîtres sur la terre féconde du Pérou, du Chili, des îles Philippines et sur quelques points du Japon. Les trésors qu'ils tirèrent de ces pays, les exploits fabuleux de leurs aventuriers, leurs cruautés, excitèrent contre eux, en Europe, une haine violente, en même temps qu'ils développèrent un désir immodéré d'entrer en partage de tant de richesses.

Les Portugais, familiarisés depuis le quinzième siècle, avec les fatigues et les dangers de la mer, soutenus par des victoires récentes sur le continent, étaient faits pour réaliser les plus grandes choses.

Barthélemy Diaz, sans autre guide que son courage, découvre le cap de Bonne-Espérance. Vasco de Gama, parti de Lisbonne le 3 avril 1497, arrive dans l'Inde en mai 1498. Pendant son trajet, entendant parler des richesses du sultan de Malabar, il cingle vers cette région et aborde à Calicut. Il obtient une audience du prince et lui propose un traité de commerce avec le Portugal. Après de grands dangers, il conclut le traité et retourne à Lisbonne. Les récits de Vasco, son enthousiasme chevaleresque remplissent les cœurs d'admiration, tous veu-

lent contribuer à la nouvelle expédition qui se prépare. Une escadre, aux ordres d'Alvarez, se présente l'année suivante à Calicut.

En peu d'années, les Portugais devinrent les maîtres de pays immenses ; Goa fut le centre et l'entrepôt de leurs possessions. Albukerque acheva de constituer leur empire en Asie. Ce peuple était, par l'âme et le cœur, au niveau de sa fortune. Dans le fort d'une mêlée, on vient avertir le fils de Lopez-Carasço, que son père a été tué : « Eh bien ! dit-il, c'est un brave homme de moins, songeons à vaincre ou à mourir de la même mort. » Cet état fébrile dura peu, le Portugal ne pouvait suffire à un si grand déploiement de forces ; il tomba accablé sous son propre poids.

En 1600, les Hollandais, encouragés par l'exemple des Portugais, commencent à s'immiscer dans les affaires de l'Inde. Van Neck se rend le premier à Java ; il est négociateur et guerrier. Warwick, plus entreprenant et plus habile administrateur, jette la base de la puissance hollandaise dans l'Inde. Une compagnie, qui doit servir de modèle à d'autres rivales, est constituée et acquiert une grande importance. Les Portugais et les Hollandais, bientôt rivaux d'intérêts, se font une guerre acharnée. Les premiers plus brillans, plus che-

valeresques, mais moins persévérans que les seconds, sont contraints de céder. En 1640, les Hollandais étendaient leur puissance sur les Moluques, le Japon, Ceylan, le cap de Bonne-Espérance et l'île de Java. Cependant des concurrens redoutables aux Hollandais se montraient déjà dans la Péninsule indienne.

Quelques marchands, partis de Torbay, le 2 mai 1601, pénétrèrent jusqu'au Bengale. Se portant médiateurs entre les princes ennemis, ils devinrent influens et se firent concéder des terres. Elisabeth, voulant donner de la force à cette colonie, lui octroya sa charte de commerce qui devint l'origine de sa grandeur. Elle prit d'abord le nom de Compagnie des marchands de Londres. La reine lui accorda le monopole du commerce de tous les pays au delà du cap de Bonne-Espérance et du détroit de Magellan, la faculté d'exporter chaque année 30,000 liv. en or et en argent, l'exemption de tout droit de douanes, etc., etc. La reine confirma, en outre, le mode de gestion, pour le gouvernement des affaires, adopté par les souscripteurs du fonds social, mode qui consistait à faire administrer les affaires de la compagnie par un comité composé de vingt-quatre personnes et d'un président, lesquels devaient être élus annuellement à la majorité des voix par les souscripteurs. La durée du

monopole était fixée à une période de quinze années. L'expérience ne tarda pas à apporter des changemens dans la constitution de cette compagnie. Pénétré des inconvéniens qui résultaient de la faculté qu'avaient les actionnaires de souscrire pour telle ou telle expédition, le comité établit que, dorénavant, chaque souscripteur verserait, dans les mains du directeur, un certain capital que le comité emploierait comme bon lui semblerait. Cette nouvelle disposition augmenta la confiance des négocians et donna, à la compagnie, l'esprit d'unité et de suite qu'elle n'avait pas encore eu. Cette association, appelée plus tard Compagnie anglaise des Indes, acquit une importance très grande et vit ses priviléges étendus et multipliés. Elle eut le droit de faire la paix ou la guerre avec les princes de l'Orient, de bâtir des forteresses, d'entretenir des armées, de nommer des officiers de justice et de police, etc., en sorte qu'au dix-huitième siècle, c'était un vaste empire qui traitait d'égal à égal avec les plus puissans potentats de l'Asie.

Les Français s'étaient d'abord établis sur la côte de Coromandel. Henri IV fut le premier qui posa les bases d'une compagnie des Indes orientales. En 1604, il lui accorda pour quinze années consécutives le droit d'un commerce exclusif ; mais ces avantages ne purent l'empêcher

de s'éteindre. En 1611, Louis XIII autorisa la formation d'une nouvelle compagnie ; des malheurs et les troubles civils qui agitèrent la France arrêtèrent les succès de cette compagnie, en mettant les intéressés hors d'état de fournir les sommes nécessaires pour la soutenir. Richelieu, cet illustre fondateur de la puissance maritime de la France, prit la résolution de faire revivre le commerce des Indes. Il échoua comme ses prédécesseurs; il était réservé à Colbert d'en être le restaurateur et de lui donner un développement jusqu'alors inconnu. Il concéda le monopole du commerce de l'Inde, pendant cinquante ans, à la compagnie, qui réunit bientôt un fonds de 15 millions. L'étranger, qui prenait 20,000 livres d'intérêts dans l'association, était naturalisé de droit. Tous les matériaux servant à la construction des vaisseaux, à leur armement, équipement, etc., etc., étaient exempts de droits de douanes. L'État donnait une prime d'exportation de 50 livres par tonneau, pour marchandises portées aux Indes, et une prime d'importation de 75 livres, pour marchandises rapportées en France.

Le gouvernement s'engageait à soutenir par les armes la compagnie dans toutes les guerres qu'elle entreprendrait. Les titres, les grades, les honneurs qui n'étaient accordés qu'au service du roi, purent l'être au service de

la compagnie. Cette compagnie prospéra lentement. Elle fit l'acquisition de Pondichéry, Chandernagor et de Surate. En 1719, le système financier de Law lui donna un éclat inespéré. Réunie aux compagnies d'Occident, d'Afrique et de la Chine, elle prit le nom de Compagnie perpétuelle des Indes. A cette époque, elle recevait chaque année, quatre, cinq, six et quelquefois sept vaisseaux richement chargés. Le gouverneur général Dumas sut, par une administration habile, lui donner un nouvel accroissement et un nouveau lustre. Les îles de France et de Bourbon, sur la route de Madagascar aux Indes, furent réunies aux établissemens de la compagnie. Labourdonnais, devenu gouverneur général des îles, les tira de l'état de souffrance où elles se trouvaient. Sous son administration, tout changea de face. En 1737, la culture encouragée devint florissante, des routes de communications furent ouvertes, des magasins et des hôpitaux construits, un aqueduc conduisit au port l'eau douce nécessaire; il lança à l'eau un brick; l'année suivante, il fit construire trois navires dont un de cinq cents tonneaux. En peu d'années il devint le créateur de deux colonies, qui, par leur position et leurs communications avec les établissemens français de la côte de Coromandel, allaient devenir si importantes.

Deux puissances comme l'Angleterre et la France, qui se rencontraient avec des intérêts si divers sur un pareil terrain, ne pouvaient manquer d'entrer en hostilités. L'Inde entière devint le théâtre de leurs guerres acharnées. Tour à tour les races primitives indiennes, les conquérans mogols, les descendans de Timour, de Berber et de Sevage, poussés par leurs destinées, se font les auxiliaires des Français et des Anglais pour tomber enfin sous le joug despotique et cruel des derniers. Un instant, Dupleix et Labourdonnais compromettent jusqu'à l'existence de l'empire anglais : leur mésintelligence le tire du danger. Sur ces entrefaites, un simple écrivain de la compagnie anglaise se montre sous le double aspect de profond administrateur et d'habile guerrier. Clive devient le héros de l'Indostan et, en mourant, donne à sa patrie le Bengale, le Behar et l'Oristan, trois riches provinces de la Péninsule indienne. Warren, Hasting, Wellesley, esprits vastes, entreprenans, marchent sur les traces de Clive et construisent sur des bases solides le gigantesque édifice de la compagnie anglaise. Ainsi, d'une part la persévérance, l'unité de vues; de l'autre, la légèreté et les discordes donnent à quelques marchands de Londres un empire qui s'étend de l'extrémité de la presqu'île de l'Inde jus-

qu'aux pieds de l'Himalaya, et dont la population dépasse 70 millions d'habitans.

Mais revenons à la guerre qui nous occupe, et entrons dans les détails des succès et des revers qui élevèrent et abaissèrent notre puissance dans l'Inde.

Nous avons laissé Labourdonnais fondant les belles colonies de l'île de France et de Bourbon. Un homme encore plus extraordinaire, Dupleix, commençait à se rendre célèbre dans l'Inde, et donnait une très grande impulsion à la situation politique et commerciale de la compagnie, malgré les embarras d'une guerre entre la France et l'Angleterre. A cette époque, la compagnie française était dans une position de supériorité que les historiens anglais n'ont pas craint de reconnaître. Orune s'exprime, à cet égard, en termes formels : « Les Français étaient considérés dans tout l'Indostan comme grandement supérieurs aux Anglais. Ils avaient pour eux la force morale que donnent de nombreux succès et des forces effectives imposantes, plus que suffisantes pour la protection de leur vaste territoire. »

Dupleix, profondément versé dans l'administration du pays, ayant une connaissance non moins grande des mœurs et du caractère efféminé des princes indiens, avait les vues les plus étendues et faisait de la conquête

de l'Inde entière une question de temps. Selon lui, il fallait contracter des alliances avec quelques princes influens du pays, favoriser leurs intérêts et obtenir, par ce moyen, soit des cessions de territoire, soit des terres conquises en leur nom sur leurs ennemis. Pour assurer l'exécution de ce projet, Dupleix avait étudié avec soin l'état intérieur de l'empire du Mogol. Aussi, ne tarda-t-il pas à devenir l'arbitre du trône de Deccan, dont le subahdar régnait sur trente nababs et trente-cinq millions de sujets. Revêtu d'un superbe costume oriental et procédant avec une magnificence dont la pompe était un ressort de sa politique, Dupleix plaça sur ce trône Muzzaphabab-Jung et fut immédiatement proclamé par lui, au nom du grand mogol, nabab, c'est à dire gouverneur d'une étendue de pays égale à la France entière, avec plein pouvoir de percevoir les impôts comme il l'entendait. Un pareil système, suivi avec persévérance, était la ruine de la compagnie anglaise. Il fallait du temps, des moyens et une persévérance soutenue. Ces conditions nécessaires étaient assez difficiles à remplir pour que Labourdonnais n'en comprît pas sur-le-champ les inconvéniens. Persuadé qu'il était à propos d'attaquer les Anglais, qui manquaient de troupes et de chefs capables, il voulait qu'on employât toutes les for-

ces françaises à la ruine de l'ennemi sur les côtes ; il voulait aussi l'écraser à Calcutta comme à Madras, et soulever les populations de l'intérieur, ennemies implacables de l'Angleterre. Ces deux systèmes étaient certainement applicables; ils furent soutenus de part et d'autre avec une opiniâtreté qui dégénéra bientôt en haine violente. Ces deux chefs, d'un esprit si supérieur et qui n'avaient qu'à s'entendre pour conquérir l'Inde, ne purent jamais y parvenir. Labourdonnais fut sacrifié, et la calomnie s'acharna sur cet homme auquel il ne manqua qu'un commandement d'armée pour égaler et surpasser peut-être nos plus grands hommes de mer.

Quand la guerre fut imminente entre la France et l'Angleterre, la compagnie française, qui avait fait de grandes dépenses et contracté des dettes aux Indes, sentit que les hostilités allaient encore l'obérer et ruiner son crédit. Pour éviter ces dangers, elle proposa à la compagnie anglaise une convention de neutralité. Celle-ci eut l'habileté de traiter à son grand avantage. Par les dispositions de la convention passée entre les deux compagnies, la neutralité ne devait regarder que les navires marchands des deux nations ; or, comme les navires de guerre anglais s'étaient déjà montrés dans les mers de l'Inde et qu'il était évident que la conven-

tion ne les empêcherait pas de prendre nos navires marchands, il y avait tout à gagner pour la compagnie anglaise et tout à perdre pour la nôtre, que l'absence de forces maritimes livrait sans défense à un ennemi avide et peu scrupuleux.

Labourdonnais, douloureusement affecté d'un traité si impolitique, ne doutant pas qu'en ce moment même la rupture n'eût eu lieu entre les deux pays, et convaincu que celle des deux nations qui prendrait l'initiative de la guerre s'assurerait d'un avantage décisif, attendait impatiemment une division de navires de guerre que le ministère lui avait promise. Mais des lettres de la cour lui apprirent le nouvel emploi qu'on devait faire de ces forces; en même temps elles lui donnaient l'espérance que bientôt on lui expédierait les renforts qu'il demandait. Cependant la prise de la plupart des navires de la compagnie française par les croiseurs ennemis, démontra trop tard la justesse des avis de Labourdonnais.

Le gouvernement français, pressé par ses instances, venait enfin, de concert avec les directeurs de la compagnie, d'expédier cinq vaisseaux pour l'île de France où ils n'arrivèrent qu'à la fin de l'année 1746. Ces vaisseaux, qui appartenaient à la compagnie, étaient une force illusoire en présence de l'escadre d'Angleterre,

aguerrie à la mer et fournie de nombreux équipages. Cent cinquante à deux cents hommes composaient le personnel de ces navires, et pourtant, pour obtenir la supériorité ou au moins l'égalité dans ces mers, une marine imposante était nécessaire.

On était sans magasins, sans approvisionnemens et sans argent. Labourdonnais ne se découragea point. A force d'activité, de fermeté et de patience, il parvient à se former, en quarante jours, une division de neuf navires, dont il complète les équipages au moyen d'une levée de nègres qu'il ordonne dans l'île. Mais ces vaisseaux manquent de canons, Labourdonnais les fait enlever des forts pour les leur donner.

L'île de Madagascar est destinée à être le point de ralliement pour les navires qui, à mesure qu'ils sont prêts, vont y jeter l'ancre. Faute d'approvisionnemens et de vivres à l'Ile-de-France, Madagascar doit leur fournir tout ce qui est indispensable pour la campagne qui se prépare. L'escadre est prête, Labourdonnais se réunit à elle et il appareille le 29 mars 1746 pour se rendre à la côte de Coromandel. Il est assailli le 5 avril par un violent coup de vent qui lui cause des avaries et l'oblige à relâcher à l'île Marosse, dans la baie d'Antongil (Madagascar). Labourdonnais passe près de cin-

quante jours à se radouber ; là il reçoit des lettres du gouverneur de Pondichéry, qui le pressent de venir sur la côte. Dupleix avait formé le projet de s'emparer de Madras, cette orgueilleuse rivale de la capitale de nos comptoirs, et le concours de Labourdonnais lui était nécessaire.

Ce dernier lève l'ancre de Madagascar le 22 mai et cingle sur Pondichéry. Déterminé à aider de tous ses moyens le gouverneur Dupleix, il veut aussi mettre à exécution les plans qu'il a conçus.

C'est l'esprit préoccupé de sa grande pensée qu'il hâtait sa marche vers la côte de Coromandel, lorsque le 6 juillet, en vue de la terre, il prit connaissance de l'escadre anglaise, forte de cinq vaisseaux et d'une frégate, aux ordres du commodore Peyton, qui en avait pris le commandement à la place de sir Barnett, mort récemment au fort St-David. L'escadre française se composait de huit vaisseaux de la compagnie et d'une frégate. Les vaisseaux anglais, quoique inférieurs en nombre, l'emportaient de beaucoup sur les nôtres par la force de leurs équipages et de leur artillerie ; les vaisseaux français avaient de deux cent quinze à deux cent soixante hommes sur leur bord et leurs canons étaient du calibre de 12, 8 et 6. *L'Achille* seul avait un équipage de guerre et

portait du 18 dans sa batterie basse; les Anglais avaient du 24 et des équipages complets (1). Les vents venaient de terre et poussaient l'ennemi sur les Français. Labourdonnais, désireux de combattre, espéra égaliser les forces par une attaque audacieuse. Ses ordres prescrivent un combat le plus près possible; l'abordage est particulièrement recommandé à ses capitaines qui brûlent d'en venir aux mains avec l'ennemi.

Le même jour, à quatre heures et demie du soir, le combat commença; les Anglais, profitant de l'avantage du

(1) VAISSEAUX FRANÇAIS.

Achille.	72	canons.	L'Obry, capitaine.
Bourbon.	36	—	De Selle.
Phénix.	38	—	Lachaise.
Le Lys.	24	—	Dudésert.
Neptune.	50	—	Porte-Barré.
Saint-Louis.	30	—	Pillan.
Duc d'Orléans.	24	—	Champlais.
L'Insulaire.	30	—	De Labaume.
La Renommée.	24	—	»

VAISSEAUX ANGLAIS.

Le Medway.	64	—	Peyton, commodore.
Le Preston.	56	—	Northesk.
Larwick.	56	—	Carteret.
Winchester.	50	—	Thomas Bertie.
. . . .	44	—	Griffith.
. . . .			. . . . .
Le Lively.	20	—	Stevens.

vent, canonnent les Français à bonne distance. La supériorité de l'artillerie anglaise est décisive ; plusieurs de nos navires sont maltraités et ne peuvent éviter la destruction qui les menace. Labourdonnais, qui voit les dangers de son escadre, s'inspire d'une pensée héroïque. Aussitôt il serre le vent avec *l'Achille*, qu'il monte, gagne les eaux de la ligne ennemie, la prolonge sous le vent et vient combattre bord à bord le commodore Peyton. L'action est terrible, mais l'Anglais se trouble ; l'abordage, que l'intrépide Labourdonnais cherche à effectuer, le décide à la retraite ; il fuit honteusement devant des vaisseaux qui, au dire de Labourdonnais, pouvaient à peine se mettre en ligne. En quelques heures, l'ennemi est à perte de vue. Notre escadre le poursuit, mais se trouvant dans l'impossibilité de le joindre, elle fait route sur Pondichéry, où elle mouille le 9 juillet au soir.

A peine dans le port, Labourdonnais alla rendre visite au gouverneur qui le reçut avec une hauteur déplacée. Pendant le mois qu'il resta à se réparer, Dupleix se plut à le traiter avec des airs de fierté insultante, le contraria dans toutes ses vues et finit par s'en faire un ennemi mortel. La haine que se portèrent ces deux hommes éminens, obscurcit leur gloire, fit tort

à leur patriotisme, paralysa l'ascendant que nous avions dans l'Inde sur l'ennemi, et fut la cause de tous les malheurs qui vinrent fondre sur nos possessions.

Cependant Labourdonnais mit un instant de côté une vaine et puérile rivalité ; il s'appliqua à dresser un plan de campagne qu'il présenta à Dupleix. C'était celui du gouverneur : la conquête de Madras. Le gouverneur convint de la possibilité de l'entreprise ; mais auparavant il désira qu'on allât au devant de l'escadre ennemie, qu'on la combattît et qu'on se portât ensuite contre la place.

Labourdonnais met donc à la voile le 4 août, avec des navires manquant de munitions de guerre. En chemin, une maladie cruelle, qui était la suite de ses fatigues, vient le prendre au milieu de ses projets. Insensible à la souffrance, il n'en poursuit pas moins ses desseins. Il arrive le 17 août à Négapatam pour s'informer de l'ennemi. Le même jour, il apprend que six voiles paraissent au large du port. Il reconnaît l'escadre anglaise, fait appareiller ses vaisseaux, et, pour mieux tromper l'ennemi, dont il craint la trop grande prudence, il donne l'ordre d'arborer le pavillon hollandais et de cingler sur lui. C'est en vain qu'il veut tromper son adversaire. Peyton, virant de bord aussitôt, s'enfuit à toutes voiles,

déshonorant une seconde fois le pavillon d'Angleterre en face de celui de la France. Labourdonnais ordonne la chasse, la nuit les sépare ; au jour, l'ennemi, sur le point d'être surpris à l'ancre, coupe ses câbles et s'éloigne. Labourdonnais le poursuit. Peyton, à qui sa propre faiblesse semble donner du courage, profite d'un changement de vent qui lui devient favorable pour virer de bord et gouverner sur les Français. Ceux-ci, à l'instant, se mettent en bataille ; mais Peyton, à petite distance, manque une dernière fois de cœur et revire de bord. Nos vaisseaux lui donnent la chasse ; mais, ne pouvant le joindre, ils reviennent à Négapatam, y restent deux jours, dans l'espoir de voir arriver l'ennemi ; aucune voile ne paraissant, ils vont relâcher à Pondichéry, le 23 août. Cette dernière sortie de Labourdonnais manqua lui être funeste ; la maladie, qui le dévorait, fit de grands progrès et le força à débarquer.

Cependant, quelques jours de repos et de soins lui rendirent un peu de force. Il en profita pour reprendre la mer dans la nuit du 12 au 13 septembre ; deux galiotes l'accompagnaient ; le 15, l'escadre française découvrit Madras et se disposa à en faire le siége.

Cette place, garnie de deux cents pièces de canon, se trouvait entourée d'une forte muraille et d'un fossé. La

rivière de Montaron baigne l'extrémité de ses glacis. Cinq cents soldats européens, sans compter de nombreux cipayes, formaient sa garnison. Au dehors, le nabab d'Arcate, avec une nombreuse armée, devait secourir la ville, ainsi que Peyton, que le gouverneur anglais attendait de jour en jour.

Labourdonnais n'en continua pas moins ses préparatifs d'attaque. Comme il n'avait pas de troupes de débarquement, il forma, avec les équipages des vaisseaux, une petite armée qu'il fit débarquer à terre. Il improvisa de même, avec ses faibles moyens, une batterie de siége et commença aussitôt l'attaque par terre et par mer. Les Anglais se défendirent avec vigueur, le temps pressait ; outre que les vaisseaux couraient les plus grands dangers dans une rade qui n'est pas sûre et qui est ouverte aux tempêtes des vents d'est, le nabab et Peyton, en survenant tout-à-coup, rendaient sa ruine inévitable. Des considérations aussi puissantes hâtèrent la détermination de Labourdonnais. Un pan de muraille renversé par le canon offrait un étroit passage à quelques hommes de front. C'en fut assez pour que les Français espérassent prendre la ville d'assaut. En effet, nos troupes, sur l'ordre de Labourdonnais, s'ébranlèrent aux cris de « *vive le roi* » et se portèrent rapidement vers la trouée. Cette

audace épouvanta les habitans et le gouverneur lui-même qui envoya des députés prier Labourdonnais de se retirer moyennant une forte rançon. Indigné de cette proposition, notre héros répondit : « Je ne vends point l'honneur, Messieurs, le pavillon de mon maître sera arboré sur Madras ou je mourrai au pied de ses murailles. » Il fallait capituler. Labourdonnais entra dans la place le 21 ; mais trop faible pour la conserver, il la rendit au gouverneur sous la condition qu'on lui remettrait 15,000,000 de francs qu'il destinait à la compagnie française.

Avec Madras et l'empire de la mer, les Français pouvaient tout entreprendre. Dupleix et Labourdonnais, se portant rapidement sur les autres établissemens anglais, les prenaient sans difficulté et opéraient le soulèvement de plusieurs princes du pays, qui déjà traitaient secrètement avec les Français ; ce n'était rien moins qu'une révolution dans l'Inde. Tous les deux le comprirent ; mais les hauteurs, la jalousie de Dupleix, qu'excitaient les dépêches contradictoires de la cour, ne purent s'accommoder avec la fermeté et la fierté de Labourdonnais. Au moment où ce dernier se préparait à une nouvelle expédition contre les établissemens anglais de la côte de Coromandel, Dupleix cassa la capitulation de Madras, entra dans la ville et la livra aux flammes.

Labourdonnais, indigné de ce procédé, protesta avec sa véhémence accoutumée contre cet excès de pouvoir, et refusa de partir. La mauvaise saison le surprit sur la côte et causa à son escadre des avaries irréparables. Le gouverneur l'accusa de trahison, et bientôt le vainqueur des Anglais fut arrêté et conduit en France. La Bastille s'ouvrit pour l'homme qui avait honoré et servi, avec tant de distinction, la France dans les mers de l'Inde.

Les Anglais, délivrés de cet ennemi redoutable, reprirent l'offensive sur tous les points. Ils rentrent dans Madras, se portent en forces sur Pondichéry et l'assiégent par terre et par mer. Le péril rend à Dupleix toute sa supériorité de caractère; il met le fort d'Aria-Coupan en état de défense, établit des lignes et des redoutes hors des remparts; il ranime les courages abattus, son génie supplée à tout. Après quarante-deux jours de tranchées ouvertes et de combats stériles, les Anglais lèvent leur camp le 30 septembre 1748, avec une perte de onze cents Européens.

La prise de Madras, la victoire navale de Labourdonnais, la levée du siége de Pondichéry jetèrent beaucoup d'éclat sur les armées françaises dans l'Inde, et préparèrent les voies à Dupleix pour obtenir la prépondérance dans ces contrées.

Cependant tout concourait en Europe à une paix générale. Après la prise de Berg-Op-Zoom, le maréchal de Saxe réussit, par un ensemble de manœuvres habiles, à cerner Maëstricht. Aussitôt l'alarme fut générale en Hollande et les Etats demandèrent à traiter. L'Angleterre, qui voyait la France et l'Espagne sans marine de guerre ni commerce, permit à ses alliés de suivre le mouvement de la république hollandaise. Des négociations s'ouvrirent à Aix-la-Chapelle, et la paix fut conclue le 18 octobre 1748. La France rendit toutes ses conquêtes continentales, don Philippe, gendre de Louis XV, fut mis en possession des duchés de Parme, Plaisance et Guastalla. Le duc de Modène rentra dans ses Etats, et Gênes recouvra les parties de son territoire qu'elle avait perdues. L'Angleterre restitua l'île du cap Breton, et obtint de la France l'exil à perpétuité du prétendant Charles-Edouard.

Cette paix, si on la rapproche de celle d'Utrecht, donnerait à penser que la première fut conclue à la suite des plus grands revers, et que la seconde a été le résultat de plusieurs victoires. Une branche de la maison de Bourbon, établie sur le trône d'Espagne, ne peut entrer en ligne de comparaison avec une autre branche régnante dans le duché de Parme. Il y a là toute la différence de Louis XIV à Louis XV.

CHAPITRE VII.

Développemens de notre commerce. — Progrès de nos colonies. — Notre marine se rétablit. — M. de Machault quitte le ministère de la marine; il a d'indignes successeurs. — Sacrifice de notre marine à l'Angleterre, par une fausse et déplorable politique. — Habileté de l'Angleterre, son esprit de persévérance. — La Nouvelle-Angleterre. — Politique constante de l'Angleterre. — Canada. — Assassinat de Jumonville par les Anglais. — L'Angleterre proclame la nécessité de son alliance avec la France; en même temps, elle envoie des corsaires contre notre commerce. — Escadre du comte Dubois de la Mothe. — Bravoure de M. de Beuville. — Le comte Dugay. — Déclaration de guerre en 1756. — Habileté du comte de Machault.

Depuis la paix d'Aix-la-Chapelle, l'Europe jouissait d'un repos sans exemple. Le commerce florissait partout, les beaux-arts étaient honorés; toutes les nations entraient dans une voie de réconciliation générale. La France, en peu d'années, voyait les plaies de la dernière guerre se fermer, et prenait rang parmi les grandes puissances coloniales. Aux deux Indes, dans les îles de la

Martinique, de la Guadeloupe et de Saint-Domingue, le commerce français se développait dans d'immenses proportions. La culture du café, implanté de Surinam à la Martinique en 1728, venait d'ouvrir une nouvelle source de richesse pour nos Antilles, et bientôt, par suite d'une liberté de commerce bien entendue, et aussi à cause des bénéfices qu'elles retiraient de la contrebande avec l'Amérique espagnole, la prospérité de ces îles surpassa toutes les espérances.

Au nord de l'Amérique, si l'abandon à l'Angleterre de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve portait un coup funeste à notre puissance maritime, le Canada et la Louisiane semblaient nous dédommager de ces pertes par les avantages commerciaux qu'ils procuraient à la métropole.

Cette situation était belle; associée aux progrès de notre industrie, la marine de France reprenait son rang comme rivale redoutable de la marine anglaise, et assurait l'indépendance du commerce européen. Mais l'incapacité, l'insouciance et la légèreté disposaient d'un tel moyen de puissance. Le seul homme capable, M. de Machault, fut forcé de quitter le ministère alors qu'il s'occupait avec succès de rétablir notre marine. Ses indignes successeurs, tout entiers à leurs plaisirs et à leur ambition, ne semblèrent avoir qu'un

but, celui de détruire ce qui restait du matériel naval créé par l'habile ministre. « J'ignore même, disait le maréchal de Noailles, si l'on a un projet fixe et bien médité. On ne pense à rien, on désapprouve même ceux qui se donnent la peine de penser. »

Éblouie par les victoires du maréchal de Saxe, ne comprenant pas encore toute l'importance de la marine, la France portait ses vues et ses espérances du côté des frontières. Cette direction politique, que bien des motifs pouvaient faire croire nécessaire, a mis l'Europe en hostilité constante contre nous et reste une des causes principales de l'influence anglaise dans le monde. Louis XIV, luttant contre l'Europe, ne put continuer les armemens qui l'avaient rendu maître de la mer. Le régent et Louis XV, pour se ménager l'Angleterre, l'un dans le but d'être plus fort chez lui, l'autre par un amour outré et chimérique de la paix européenne, qui était le rêve favori de la plupart de nos hommes d'Etat d'alors, un peu aussi par crainte de l'Autriche, qui n'était plus à craindre, lui sacrifièrent notre marine : erreur déplorable, comme si la force n'était pas la plus sûre garantie de la tranquillité des États. Burke s'exprime ainsi, à propos de cette tendance de la France vers l'Allemagne ; « La France, en s'engageant

aussi profondément qu'elle le fait dans la guerre d'Allemagne non seulement s'est détournée de porter son attention et de donner ses moyens à sa marine, mais encore elle a mis l'Angleterre en état de porter des coups à ses forces maritimes, tels qu'il n'est guère possible qu'elle puisse jamais les relever. Ses engagemens dans cette guerre d'Allemagne l'ont encore empêchée de défendre ses colonies, ce qui nous a permis de faire la conquête des plus importantes de celles qu'elle possédait. Cette guerre l'a aussi empêchée de protéger son commerce extérieur, qui, par défaut de cette protection, est entièrement anéanti, tandis que celui de l'Angleterre, dans le temps de la paix, même la plus profonde, n'a jamais existé aussi florissant. De sorte qu'en s'embarquant dans cette guerre d'Allemagne, la France s'est laissée anéantir en ce qui concerne sa lutte immédiate et particulière avec l'Angleterre. »

Cependant la France était, à cette époque, dans une situation florissante. L'excessive modération de Louis XV dans ses victoires lui avait acquis une grande réputation de désintéressement et de loyauté. L'humeur jalouse des puissances européennes s'était apaisée, et il n'y avait plus à redouter les formidables coalitions qui marquèrent le règne de Louis XIV.

Dans le cours de la guerre, le cardinal de Fleury avait compris, mais trop tard, l'importance de la marine. Le mot du maréchal de Saxe résumait toute la politique de la France. « La paix, disait-il, est dans les murs de Maëstricht, » faisant allusion à la Hollande et à l'Angleterre, qui soutenaient par leurs subsides l'empire d'Autriche. Si donc la paix se trouvait, faute de marine, dans l'invasion de la Hollande, avec des forces navales imposantes, le traité d'Aix-la-Chapelle eût été conclu quelques années plus tôt, et nos désastres maritimes n'auraient point flétri la gloire de nos armées de terre. Le cardinal de Fleury, ne pouvant plus remédier au mal, voulut, par une modération qui n'était pas sans habileté, se faire un système fédératif pour pouvoir, dans l'intervalle de la paix, reconstituer la marine sans avoir à craindre, en cas d'une nouvelle rupture avec l'Angleterre, la diversion de l'Allemagne. Les résultats de ses plans surpassèrent peut-être ses prévisions. Devant la justice et l'équité de ce sage ministre, les vieilles haines s'éteignirent et les nations les plus considérables briguèrent l'honneur et les avantages de son alliance. C'est qu'un pays comme la France de 1750, qui pouvait offrir assistance ou protection sans inspirer d'inquiétude, était certainement l'État qui devait réunir les

plus nombreux alliés et le mieux les choisir. La Hollande elle-même commençait à ouvrir les yeux sur ses véritables intérêts, et n'attendait plus qu'une occasion favorable pour rompre ces liens funestes qui l'avaient attachée à la polique ambitieuse de l'Angleterre.

Cependant la marine française possédait bon nombre de vaisseaux à la mer et en construction. Il était facile d'entretenir le matériel, et de l'augmenter au fur et à mesure des besoins qui se faisaient sentir et des dispositions hostiles que la nation anglaise avait peine à dissimuler. Le corps royal de la marine n'était pas nombreux; mais on pouvait suppléer à son insuffisance par un bon choix d'officiers de la marine marchande. Il suffisait de vouloir pour faire revivre, dans ces hommes qui avaient les souvenirs maritimes du grand siècle encore présens, l'héroïsme des Duguay-Trouin, des Bart et des Saint-Pol; mais Louis XV, amolli par d'indignes courtisans, entrait déjà dans cette voie de dissipation et de honte qui perdit tout. En 1756, au moment où la lutte allait s'engager, nous possédions soixante-trois vaisseaux : huit se trouvèrent pourris; quatre figuraient sur les chantiers au 18/24e de leur construction, et trois autres nous furent enlevés par l'ennemi avant la déclaration de guerre. Quand il fallut

armer et équiper les quarante-cinq vaisseaux disponibles, on ne trouva ni matière, ni agrès, ni apparaux nécessaires, ni même une artillerie suffisante. Ce fut alors que les Anglais nous prirent, avant la déclaration de guerre, plus de trois cents navires, dont cent quatre-vingt-cinq étaient richement chargés, et huit à dix mille matelots, l'élite de l'inscription maritime. Enfin, chose incroyable, le ministre de la marine, après la glorieuse affaire de Mahon, au lieu de se livrer à tout le zèle d'un patriotisme éclairé, et de profiter de l'élan que cette victoire donnait à la France pour relever la marine, ne croyant plus sans doute à ses succès, jugea à propos de mettre en vente les vaisseaux et les agrès que nous avions encore dans nos ports. Nous verrons bientôt les suites déplorables de cette lâche conduite de nos hommes d'Etat.

L'Angleterre se montrait, dans la paix, comme elle avait paru dans la guerre, persévérante et habile. Son dernier traité de commerce avec l'Espagne, celui de l'Assiento, qui, comme nous l'avons dit, accordait aux Anglais la faculté d'approvisionner l'Amérique espagnole et le marché de Porto-Bello, fut pour eux l'origine des plus grandes fortunes.

En 1732, les colonies anglaises des Antilles commencèrent à cultiver le café; mais, gênées par la contrebande que les colonies de la Nouvelle-Angleterre entretenaient avec les îles françaises, elles furent quelque temps avant de prospérer. Cet état de malaise détermina le parlement anglais à lever successivement les entraves qu'il avait imposées au commerce, et dès lors l'industrie coloniale des Antilles se développa avec toute l'activité possible.

La Nouvelle-York, et surtout la Nouvelle-Angleterre, prospérèrent rapidement, malgré les efforts de la métropole pour conserver le monopole du commerce. La grande étendue de leurs côtes, leur proximité des colonies françaises et espagnoles, leur facilitèrent un commerce de contrebande très lucratif. La Nouvelle-Écosse acquit en peu de temps une grande importance par la pêche de la morue, qui occupait de nombreux matelots. Comme la France exerçait concurremment cette industrie, ce fut pour les deux pays un sujet continuel de querelles et de jalousie.

Vers cette époque, les progrès des colonies anglaises de l'Amérique devinrent plus sensibles, et l'Angleterre en retira des avantages considérables. Son commerce entretenait un plus grand nombre de mate-

lots, et, pendant la dernière guerre, les Américains la secondèrent puissamment dans ses entreprises. Boston, surtout, florissait par la pêche de la morue, et les Anglais avouent qu'ils lui durent la conservation de cette branche importante de richesse. Ce commerce multiplia tellement le nombre des matelots en Amérique, que les habitans de la Nouvelle-Angleterre purent, en 1756, équiper un très grand nombre de corsaires. « Il y a à peine cent ans, disait, en 1751, Franklin, que nous sommes établis ici; cependant, les forces réunies de nos armateurs pendant la guerre dernière étaient plus grandes, soit en hommes, soit en artillerie, que celles de toute la marine anglaise du temps de la reine Élisabeth. »

Cette situation florissante rendait le monopole commercial au profit de la métropole, très onéreux pour les colons américains. L'Angleterre, trop habile pour l'anéantir, le modifia cependant et sut adopter des mesures plus conformes à la justice. Cette conduite fit cesser pour un temps les réclamations des colonies, et détermina une augmentation dans la fortune publique des deux pays, parce que le meilleur moyen d'accroître la prospérité d'une nation, est de donner un libre développement à toutes les forces individuelles, et de favoriser

l'action de l'industrie. Tandis que la France oubliait l'élément maritime, l'Angleterre construisait des vaisseaux, approvisionnait ses arsenaux et assurait la domination exclusive de son commerce.

En guerre comme en paix avec la France et l'Espagne, le cabinet de Saint-James avait toujours pour but plusieurs points qu'il ne perdait jamais de vue : empêcher que leur marine ne prît un accroissement redoutable; profiter de l'indolence des Espagnols et de la trop grande étendue de leurs possessions coloniales, pour s'emparer d'une partie de leur commerce par une contrebande reconnue et respectée; enfin, enlever à la France le Canada et ses comptoirs de l'Inde.

Depuis Guillaume, l'Angleterre avait constamment proclamé avec lui qu'elle désirait la continuation de l'équilibre européen, et l'Europe, dont les anciens préjugés ne connaissaient de contre-poids que sur le continent, n'imagina pas que l'équilibre du monde pût se trouver ailleurs. C'est ainsi qu'en protestant toujours de sa modération et en soutenant qu'elle n'avait aucun motif d'intérêt, elle s'empara successivement, dans l'espace d'un demi-siècle, de la baie d'Hudson, de l'île de Terre-Neuve, de Mahon, de Gibraltar, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Acadie, dont les limites, s'étendant à volonté, devaient un

jour lui donner de vastes contrées dans le nord de l'Amérique. Sa force militaire n'était pas grande, mais ses alliances avec les Etats allemands et l'acquisition du Hanovre lui fournissaient tous les moyens de s'en créer une imposante. Ses forces de mer, plus utiles, plus nécessaires pour elle, restaient hors de toute proportion avec celles des autres puissances. Que d'enseignemens utiles dans les progrès de la puissance navale de l'Angleterre !

En 1604, on comptait 42 navires d'un faible échantillon.

En 1660	—	160 navires de tous rangs;	
En 1702	—	130 vaisseaux de ligne, non compris les navires d'un rang inférieur, ni ceux de tous rangs en construction.	
En 1739	—	90	id.
En 1756	—	90	id.
En 1778	—	146	id.
En 1800	—	171	id.

Mais surtout ce qui constituait sa supériorité maritime en 1756, c'étaient les immenses approvisionnemens qui encombraient ses ports et qui contrastaient avec l'aspect vide et désert de nos arsenaux.

Les deux dernières guerres avaient prouvé que sa force fédérative était formidable, et on devait pressentir qu'elle le serait encore, parce que partout elle savait et pouvait parler en maître; parce que l'argent étant devenu l'élé-

ment de toute entreprise, elle se trouvait, par le fait, avoir plus de ressources que les autres puissances; enfin, parce qu'elle ne pouvait avoir aucune vue de conquête sur le continent, et que toutes les nations maritimes étaient obligées de la ménager, depuis qu'elles s'étaient accoutumées à la craindre.

Sa force territoriale augmentait sans cesse par l'accroissement de sa population et de sa culture. Son activité et son industrie suppléaient à l'insuffisance d'un sol peu fertile et l'empêchaient d'être la tributaire des autres peuples. Au reste, l'Angleterre n'était pas seulement dans les trois royaumes, elle était partout où ses vaisseaux pouvaient pénétrer; elle était surtout dans l'Inde, où elle projetait l'établissement d'une monarchie universelle.

Enfin sa puissance financière prenait d'énormes proportions. Le premier emprunt de l'Angleterre ne datait que de Guillaume, qui l'avait perçu à l'intérêt exorbitant de 53 pour cent; or, l'Angleterre empruntait alors à un intérêt modique et trouvait partout des prêteurs.

Un Etat qui réunissait, comme l'Angleterre, quatre sortes de forces, force territoriale, force militaire, au moyen du Hanovre et des Etats allemands, force pécuniaire et force fédérative, avait nécessairement en son pouvoir toutes les conditions désirables de grandeur.

Cependant elle voulut en posséder une cinquième qui n'était pas moins importante. Comprenant très bien que le crédit, à mesure que la civilisation s'étendait, devait croître en influence, elle fit tout pour l'obtenir, et les résultats dépassèrent bientôt ses espérances. Il en résulta que sa richesse réelle, quoique immense, fut surpassée de beaucoup par sa richesse fictive. Ce surcroît de force, qui menaçait d'ébranler l'édifice de sa puissance apparente, était un danger : elle chercha à l'étayer. Elle déguisa par ses lois, par l'habileté de son gouvernement, par une administration nouvelle et hardie, les parties défectueuses de cet édifice. De là ce génie de despotisme universel, génie à la fois commerçant, guerrier, philosophique, spéculateur et politique, mis au service d'une ambition qui ne se lasse jamais.

La Hollande, détournée, par la guerre de la Succession, du seul et véritable objet de sa politique, ne semblait avoir de force et de vie que pour satisfaire la haine et les intérêts de sa rivale sur mer. Pour des motifs secondaires, Louis XIV et les Etats s'étaient violemment séparés. La raison comme la politique prescrivaient à la Hollande de revenir à l'alliance française.

Le traité d'Aix-la-Chapelle forçait les Hollandais à ouvrir enfin les yeux. Par cette dernière guerre, ils s'étaient laissé entraîner dans la voie funeste, pour leurs intérêts, de l'alliance anglaise, et ils ne retiraient d'autre avantage des sommes énormes qu'ils avaient prodiguées contre la France, que l'établissement du stathoudérat héréditaire; hérédité funeste qui les rendait encore plus dépendans de l'Angleterre, et soumettait à ce pays les spéculations d'Amsterdam et les délibérations de La Haie. La Hollande se trouvait tout-à-fait au dessous du rôle qu'elle avait trop long-temps et trop mal voulu jouer, et sa position, connue de toutes les puissances, lui interdisait jusqu'à l'espérance de regagner le rang que les circonstances lui avaient fait et qu'elle ne pouvait conserver que par sa modération.

Une des combinaisons les plus habiles de la cour de Saint-James, fut de donner à la nation anglaise le premier rôle dans la guerre maritime de la Succession, et de faire soutenir aux Hollandais la plus grande partie des guerres sur le continent. Par cette distribution de forces, les subsides, fournis pour la cause commune par la république hollandaise, servirent à développer la puissance navale de la Grande-Bretagne. Les États généraux furent nourris du funeste préjugé de l'utilité

du traité des barrières, dont ils poursuivaient l'obtension auprès de l'Allemagne, de la France et de la Prusse. Cette disposition des esprits en Hollande perpétua les hostilités entre la république et la France, l'obligea à partager ses moyens offensifs entre la terre et la mer, et donna gain de cause à l'Angleterre, qui se vit ainsi débarrassée d'une rivale formidable. Le traité d'Utrecht, fait sous les auspices du cabinet de Saint-James, plaça la Grande-Bretagne, en raison des avantages obtenus pour son commerce et de sa prépondérance politique, au premier rang des nations maritimes. Il n'y avait qu'un traité durable entre la Hollande et la France qui pût sauver cette république de la décadence vers laquelle elle marchait à grands pas.

Tombée ainsi, de faute en faute, au rang de puissance secondaire, la Hollande, autrefois le foyer des guerres, le centre des négociations, la rivale de l'Angleterre, attendait en tremblant, pendant l'année 1756, son sort de la volonté de l'Europe. Cependant le commerce hollandais prospérait encore; les guerres de 1756 et surtout de 1778 ne lui avaient pas porté les terribles coups qui l'ébranlèrent jusqu'à sa base. Ses colonies des Indes-Orientales faisaient d'immenses et heureuses spéculations, et, dans les Indes-Occidentales, l'in-

troduction du café à Surinam, l'éleva à un haut degré de prospérité.

Les guerres de la Succession et de 1739, les malheurs maritimes qui en furent la suite, n'exercèrent qu'une faible influence sur la prospérité des colonies espagnoles. Leur immense étendue, les richesses considérables que la métropole en retirait annuellement, devaient exciter la cupidité de la nation anglaise. Aussi remarquons bien que la politique du cabinet de Saint-James, pendant le cours du dix-huitième siècle, a constamment tendu vers la conquête de ces colonies ou la ruine de leur commerce. En guerre, on voit les Anglais piller leurs riches cargaisons d'Amérique, et en composer des trophées dont le spectacle anime le peuple de Londres à de nouvelles rapines ; en paix, ils parviennent à s'emparer d'une partie du commerce par l'interlope, et c'est ainsi qu'au moyen des ressources considérables qu'ils en retirent, ils consolident leur puissance navale et qu'ils menacent la liberté des mers.

Au reste, tout concourait à établir sur mer la domination anglaise. La marine hollandaise, toujours habile et courageuse, s'amoindrissait de jour en jour et ne semblait exister que pour aider sa perfide alliée à la consommation de ses projets ambitieux. Celle de

l'Espagne manquait par le faîte et par la base : c'était, selon un officier général français, une apparence de marine. « Ses vaisseaux, presque tous du rang de soixante à soixante-dix canons et plus, paraissent bons, et les Espagnols les disent bons; leur soldatesque est passable et leurs gardes de la marine sont bien instruits ; mais on ne peut nullement compter dans une occasion sur le reste de leurs équipages, formés des vagabonds de tous métiers, enlevés et retenus par force, gens qu'on ne paie point depuis vingt-deux mois, nus, accablés de misère et de la servitude où on les retient de crainte qu'ils ne s'échappent. Je ne sais, d'ailleurs, quel fond on pourrait faire sur des officiers qui n'ont jamais vu ni ouï parler de combat naval, si ce n'est de leur déroute en Sicile. »

Le Portugal s'effaçait de plus en plus. Soumis à la dictature commerciale de la Grande-Bretagne, il voyait toutes les richesses que lui procuraient l'exploitation des mines d'or et les produits agricoles du Brésil passer dans des mains étrangères. L'anéantissement politique et économique du Portugal était tel en 1756, que même les navires qui allaient au Brésil sortaient des chantiers d'Angleterre, ainsi que toutes les munitions de guerre et de bouche. La Grande-Bretagne navi-

guait à la lettre pour les Portugais ; faisait leur commerce des Indes, de la Chine, du Japon et de l'Afrique, et employait plus de huit cents de ses navires à cette navigation productive. « 1,500 millions pompés en cinquante ans (au Portugal), disait le marquis de Pombal, en 1760, au cabinet de Londres, vous ont mis à portée de stipendier des forces de mer et de terre, lorsqu'antérieurement vous n'aviez pas de quoi équiper vingt vaisseaux de guerre et entretenir six régimens. »

Cependant l'Angleterre, qui, plus que toute autre nation, perfectionnait ses moyens de puissance, jugea l'occasion favorable pour anéantir une marine qui pouvait se relever glorieuse et forte sous la direction d'un ministre habile. M. de Machault, qui venait de prendre le département de la marine, paraissait l'homme fait pour ressusciter les merveilles d'autrefois. Intègre, plein de patriotisme et d'habileté, M. de Machault, le ministre *selon le cœur de Louis XV*, après avoir étudié les élémens maritimes de la France, avait demandé trois ans au roi pour lui donner une puissance navale égale à celle de l'Angleterre. Le cabinet de Saint-James le savait ; la perte de M. de Machault et la guerre furent résolues. Avant de commencer la lutte, le gouvernement anglais, parfaitement instruit de l'état de nos forces maritimes,

les avait comparées aux siennes. Certain de la grande supériorité de la marine britannique sur la nôtre, calculant les efforts que pourraient faire les colonies et ceux qu'opposeraient les nôtres dégarnies de troupes, il se flatta d'en faire aisément la conquête pendant que les armées britanniques bloqueraient les ports français et achèveraient de détruire cette marine renaissante. La cour de Saint-James savait par expérience que l'obligation où elle avait été de restituer Louisbourg dans le traité d'Aix-la-Chapelle, provenait de la conquête de la Flandre par les Français, et qu'en ôtant au cabinet de Versailles toute possibilité de succès sur le continent, il serait à même d'imposer à la France vaincue les plus dures conditions. Le Hanovre, réuni depuis Georges II à la couronne d'Angleterre, offrait seul une compensation aux pertes futures de la France, on songea à le mettre à l'abri de nos armes. La Prusse était parfaitement placée pour le défendre; rien ne fut épargné par le ministère anglais pour attirer à lui cette puissance, et le succès couronna ses intrigues diplomatiques. Les Français ne pouvaient donc plus occuper le Hanovre sans s'engager dans une guerre dont ils devaient redouter les effets. Maîtres de la mer, n'ayant pas à craindre une invasion sérieuse de la part d'un gouvernement sans éner-

gie, et d'ailleurs, ayant à leurs ordres la Prusse en cas de danger imminent, les Anglais se préparèrent activement à soutenir une guerre qui s'annonçait pour eux d'une manière si favorable.

Dans la crainte de blesser la Grande-Bretagne, le ministère français avait laissé échapper la plus belle occasion d'établir notre domination dans l'Inde. Après la retraite des Anglais devant Pondichéry, Dupleix les avait contraints à se mettre sur la défensive. Profond politique, ses intrigues lui obtinrent des avantages plus importans que ses victoires. Les conquêtes de Thamas-Kouli-Kan avaient ébranlé l'empire mogol et répandu l'anarchie dans les provinces. Dans la nababie d'Arcate, un aventurier féroce, du nom de Chandasaeb, s'empara de la souveraineté; mais, vaincu, il eut recours à Dupleix qui se joignit à lui et entra victorieux dans le royaume d'Arcate. Pour prix de son alliance, Pondichéry vit augmenter son territoire; l'île de Shéringan, formée par deux branches du Cavori, fut adjugée à la France. Le Décan devint bientôt le théâtre de la grandeur de Dupleix. Par ses intrigues et ses armes il fit proclamer soubab Mouzza-Fersing en place du prince régnant qui était la créature de l'Angleterre. Tous les obstacles semblaient s'aplanir devant lui; l'armée et

la compagnie firent un butin immense dans cette riche contrée. L'Inde retentissait des faits d'armes de Dupleix; le Mogol acheta son alliance. D'une persévérance incroyable dans ses projets, qui n'étaient rien moins que l'expulsion entière des Anglais de l'Inde, Dupleix proposa à sa cour un plan d'opérations militaires qui devaient lui ouvrir, avant une année, le chemin de Delhi. Il demandait pour assurer ses desseins une escadre et quelques régimens. Mais le ministère français, effrayé des représentations, de plus en plus vives, de la cour de Saint-James, s'épouvanta de nos succès qui pouvaient compromettre la paix entre les deux nations. Dupleix, dont les exploits et les projets avaient été accueillis avec enthousiasme par le ministère, fut sommé de s'arrêter au milieu de ses triomphes et même de renoncer à la nababie d'Arcate.

Ces concessions honteuses ne pouvaient satisfaire une nation ambitieuse comme l'Angleterre. Dupleix, sur la demande expresse de l'ambassadeur britannique, fut rappelé. Cet homme extraordinaire arriva à Paris au moment où son glorieux et infortuné rival, le comte de Labourdonnais, expirait des suites de son emprisonnement à la Bastille. Les ineptes directeurs de la compagnie des Indes l'y avaient fait languir trois ans et demi;

et, comme il arrive souvent à la justice distributive des hommes, Labourdonnais, reconnu coupable au temps de la prospérité de Dupleix, fut déclaré innocent le jour de ses revers.

Dupleix ne survécut pas long-temps à son rappel; et cet homme, qui avait disposé naguère de couronnes brillantes, mourut obscur, le cœur ulcéré du sort qu'on lui faisait subir.

Pendant que ces tristes événemens avaient lieu, l'Angleterre renforçait son armée de l'Inde, rétablissait les fortifications de ses places et faisait signer aux deux compagnies de France et d'Angleterre une suspension d'armes nécessaire aux projets qu'elle méditait.

Bientôt, en effet, on apprit l'invasion du Bengale par des forces anglaises et leurs succès sur la côte de Malabar et de Coromandel. La France entière s'en émut; le ministère protesta; la cour de St-James parla de sa modération et de ses intentions pacifiques. La cour de France crut à ce langage ou fit semblant d'y croire; la paix parut assurée.

Mais, comme il arrive toujours en pareil cas, les prétextes de guerres ne manquent pas aux gouvernemens qui les désirent. Malgré un siècle et demi de possession, la France n'avait su tirer encore aucun avantage réel du

Canada. Toute l'importance de cette vaste contrée, aux yeux de nos hommes d'Etat, se réduisait au commerce de pelleterie ; et cependant ce pays, arrosé par de magnifiques fleuves, formant une partie du littoral américain, peuplé d'habitans courageux et attachés à la mère-patrie, pouvait devenir une seconde France, qu'on aurait opposée avec avantage à la nouvelle Angleterre. La cour de Saint-James, qui en comprenait toute l'importance, méditait cette conquête depuis la conclusion du traité d'Aix-la-Chapelle. Les délimitations posées par ce traité et mal déterminées à dessein par les négociateurs anglais, lui fournirent un plan d'agression. D'abord elle demanda à porter les établissemens qu'elle se hâtait d'établir en Acadie, jusqu'au fleuve St-Laurent; ceux qu'elle projetait, soit du côté de la baie d'Hudson, soit au delà des Apalaches, vers les rives de l'Ohio ou sur les bords des lacs Ontario et Erié, n'avaient aucune limite. Ces projets tendaient à l'anéantissement de la colonie française. La cour de Versailles fit des réclamations ; il fut convenu que les difficultés se règleraient, à l'amiable, par l'intermédiaire de commissaires anglais et français. A peine la convention eut-elle été signée que l'Angleterre en viola aussitôt les conditions. Sans scrupule pour la foi jurée, le gouverneur anglais de l'Acadie fit bâtir

sur le territoire français un fort qu'il nomma *la Nécessité*. Les autorités françaises du Canada envoyèrent un officier en parlementaire, demander des explications sur cet empiètement. M. de Jumonville se rendit au fort avec une escorte de trente hommes. Les Anglais, à son arrivée, se rangèrent en cercle autour de lui et semblèrent d'abord accueillir favorablement ses représentations; mais, à un signal, ces hommes barbares se précipitent sur la troupe française, assassinent Jumonville, immolent huit soldats et font le reste prisonniers. Un seul Canadien parvient à porter cette horrible nouvelle au gouverneur français. Les sauvages, indignés de cette lâcheté, prennent les armes. Villiers, frère de l'infortuné Jumonville, conduit cette troupe exaspérée. Il assiége *la Nécessité* et s'en rend maître; mais, généreux autant que brave, il permet à la garnison de se retirer sur le territoire britannique.

La cour de Versailles, à cette nouvelle, n'osa céder à toute son indignation; elle se plaignit en termes très mesurés. Le ministère anglais eut l'insolence de demander réparation de l'outrage fait à sa nation. En même temps il expédiait une escadre chargée de troupes pour le Canada.

Le général Braddock les commandait. Ayant opéré sa

descente, il marcha sur le fort Duquesne, pendant que d'autres détachemens furent chargés de prendre le fort Frédéric et le poste important de Beauséjour situé dans l'isthme. A l'approche de l'ennemi, les Français, surpris, coururent aux armes. Aidés des sauvages, ils s'avancèrent contre les Anglais et les battirent complètement.

Tandis que ces événemens, avant-coureurs de la guerre, avaient lieu, l'ambassadeur de France à Londres se laissait prendre aux protestations du cabinet britannique et communiquait sa funeste crédulité à la cour de Versailles. Le ministère anglais, par ses agens et par la presse, ne cessait de proclamer que « l'alliance des deux peuples était trop nécessaire au repos et à la prospérité de l'Europe, pour que jamais l'Angleterre se déterminât à entrer dans une voie hostile. » Ce langage de la cour de Saint-James cachait un piége qu'on ne voulut pas voir, tant la crainte de la guerre avait faussé les meilleurs esprits. Il y a une saison que l'Angleterre a le plus grand intérêt de choisir lorsqu'elle veut faire la guerre à l'Espagne ou à la France. Cette saison périlleuse est l'intervalle compris entre le printemps et l'automne. Nos navires marchands se trouvent en grand nombre sur la côte d'Amérique, et l'élite de nos matelots est occupée à la pêche. Il est probable que si, dans

l'intervalle du mois de janvier au mois d'avril, l'Angleterre se proposait de nous attaquer, elle ajournerait l'exécution de son dessein jusqu'au départ de nos pêcheurs pour Terre-Neuve. Par le même motif, la marine de la Grande-Bretagne est exposée au même danger depuis le mois d'octobre jusqu'en janvier. C'est le temps où les pêcheurs anglais vont vendre leurs produits en Portugal, en Espagne et en Italie. L'Angleterre se résoudra difficilement, pendant cette époque, à des entreprises contre la France, à moins de prendre des précautions qui révèleraient ses projets. Cette circonstance, qu'on a trop négligée en France, permet, jusqu'à un certain point, à nos hommes d'État de prévoir d'avance les projets que l'on médite de l'autre côté du détroit, soit d'après le nombre et la force des navires de guerre en station au banc de Terre-Neuve, soit en raison de la direction que suivent les pêcheurs anglais après leur retour.

Malgré ces protestations amicales, de nombreux corsaires pillaient et détruisaient notre commerce. Des escadres partaient des ports d'Angleterre, parcouraient les Antilles et les mers d'Amérique dans le but d'intercepter deux divisions parties de Brest le 3 mai 1755, l'une pour le cap Ortegal et l'autre pour l'Amérique du Nord.

La première, obligée de rentrer par suite de l'indisposition de M. de Macnémara qui la commandait, repartit quelques jours après pour la même destination sous les ordres du comte Dugay (1). La seconde était commandée par le comte Dubois de la Mothe (2), qui avait les pouvoirs les plus étendus. L'objet principal à remplir était le ravitaillement du Canada et de l'île Royale. A cet effet, le comte Dubois de la Mothe, ayant à son bord le marquis de Vaudreuil, gouverneur général de la Nouvelle-

(1) ESCADRE DE M. DE MACNÉMARA ET DU COMTE DUGAY.

Le Formidable.	De Macnémara. De Kersaint. Du Chaffault.
L'Exilé.	De Fontais.
Le Palmier.	De Beaufremont.
L'Inflexible.	De Guesbriant.
Le Héros.	De Montlouet.
L'Aigle.	De Consages.
L'Amétiste.	Dubot.
La Fleur-de-Lys. . . .	De Marnière.
L'Héroïne.	De Bory.

(2) ESCADRE DU COMTE DUBOIS DE LA MOTHE.

L'Entreprenant.	Comte Dubois de la Mothe.
Le Bizarre.	Perrier de Salvert.
L'Alcide.	Hocquart.
Le Défenseur.	Beaussier de L'Isle.
Le Dauphin-Royal. . . .	De Montalard.
L'Algonquin.	La Villeléon.
L'Espérance.	De Bouville.
L'Actif.	De Caumont.

France, et des détachemens de soldats, avait cinglé sur l'Amérique. A l'attérage du banc de Terre-Neuve, il avait détaché de son escadre M. Perrier de Salvert, avec les vaisseaux *le Bizarre*, *le Défenseur*, *l'Espérance*, *le Dauphin-Royal*, *l'Aquilon* et *la Comète*, et lui avait enjoint de se rendre sans délai à Louisbourg. Quant à lui, libre, après son arrivée à Québec, de rassembler ou non sous son pavillon les divisions françaises éparses dans les mers d'Amérique, dans les Antilles et autres lieux, il devait ouvrir un œil vigilant sur les actes et les démarches des Anglais, et effectuer son retour à Brest, de concert avec le comte Dugay, qui avait l'ordre de l'attendre jusqu'en octobre à la hauteur du cap Ortegal. Les efforts de l'ennemi, pour atteindre nos escadres, auraient tourné à sa honte, sans la rencontre qu'il fit près du banc de Terre-Neuve des vaisseaux *l'Alcide*, *le Lys* et *l'Espérance*, que des brouillards séparèrent de leur escadre.

Les deux premiers, attirés au milieu de la flotte an-

L'Illustre.	Marquis de Choiseuil-Praslin.
L'Opiniâtre.	De Moelieu.
Le Lys.	De Lorgeril.
Le Léopard.	Saint-Lazaro.
L'Apollon (hôpital). . .	Gomain.
L'Aquilon.	De la Rigaudière.
La Sirène.	De Tourville.
La Comète.	De Rueys.

glaise par une insigne mauvaise foi, tombèrent, après une vigoureuse résistance, en son pouvoir. *L'Espérance*, qui était armée en flûte et qui portait 24 canons, était commandée par M. de Bouville. Poursuivi par *l'Oxford*, de 74 canons, qui vint le canonner de très près, M. de Bouville soutint le combat pendant cinq heures avec une bravoure admirable, et il n'amena son pavillon qu'entouré par quatre vaisseaux ennemis survenus pendant l'engagement. L'impossibilité où les Anglais se trouvèrent de conduire leur prise dans leurs ports, la nécessité de la brûler en pleine mer, le retour de *l'Oxford* à Plymouth, coulant bas d'eau, étaient autant de faits glorieux pour nos marins et pour celui qui les commandait. Prisonnier en Angleterre, M. de Bouville soutint, dans la captivité, le noble caractère qu'il avait montré les armes à la main. Il refusa la liberté qu'on voulait lui donner; prétendit qu'il était tombé au pouvoir de pirates et offrit avec hauteur sa rançon. Il distribua à ses compagnons d'infortune 6,000 francs que le ministère français lui avait fait tenir.

Presque en même temps que l'on apprenait ces événemens, M. de Maurville, commandant *l'Aquilon*, de 48 canons, et M. de Lizardais, *la Fidèle*, de 26, combattaient à la hauteur de Rochefort, et presque en vue de

terre, le vaisseau anglais *le Colchester*, de 50, capitaine Obrien, et la frégate *le Lynx*, de 20, commandée par sir William Vernon. L'action s'engagea si chaudement qu'elle se prolongea fort avant dans la nuit. Les combattans ne cessèrent le combat que lorsque la fatigue, l'épuisement et l'obscurité les contraignirent à se séparer. M. de Maurville, dès les premières volées, avait eu le bras emporté, et après s'être fait panser, voulait remonter sur le pont; mais ne le pouvant, on l'entendait qui criait : « Courage ! enfans : grand feu ! je défends d'amener. » *L'Aquilon* avait épuisé toutes ses munitions, et sa batterie ne formait plus qu'un sabord tant il avait reçu de boulets. Mais ce qui ajoute à l'honneur de ces capitaines, c'est que les Anglais firent aussi des prodiges de valeur. *Le Colchester*, n'ayant plus de munitions, chargea ses canons avec des fourchettes et des cuillères; en un mot, avec tout ce qui pouvait entrer dans la bouche des canons. — Le vaisseau anglais fut encore plus maltraité que *l'Aquilon*.

Le comte Dugay s'étant emparé de la frégate *le Blandford*, le gouvernement français la fit rendre. A la fin de novembre, trois cents navires de commerce, montés par 8,000 matelots, étaient devenus la proie d'une nation sans pudeur, qui maltraitait nos prisonniers et se glori-

fiait de ses actes de piraterie. Il fallut enfin armer pour venger notre honneur blessé et soutenir un commerce presque anéanti. La guerre fut déclarée en juin 1756 à l'Angleterre. Bien plus désastreuse que celle de la succession d'Espagne, elle s'ouvrit aussi par des succès brillans. Comme nos forces navales étaient très inférieures à celles des Anglais, le comte de Machault y suppléa par l'habileté de ses combinaisons.

CHAPITRE VIII.

Commencement de la guerre. — M. de Beaussier se rend au Canada.— Deux armées réunies à Toulon et sur les côtes de l'Océan. — Les amiraux de la Galissonnière et Byng.— Combat de Mahon.— Prise de Minorque. — L'esprit de corps semble renaître dans notre marine. — Abaissement de la marine anglaise. — Manœuvre de Bray. — Le Canada. — Louisbourg. — M. Dubois de la Mothe.

Brest et Toulon armèrent à la hâte tous les vaisseaux en état de prendre la mer. L'escadre du comte Dubois de la Mothe, déjà de retour, et qui était armée aux deux tiers, servit parfaitement les vues du ministre. M. d'Aubigny partit de l'île d'Aix le 29 janvier pour la Martinique. M. de Beaussier, un mois après, échappa à la surveillance des Anglais et fit voile pour le Canada, emportant des troupes, des officiers et M. de Mont-

calm pour gouverneur. Enfin deux armées se réunirent à Toulon et sur les côtes de l'Océan. La dernière, la plus nombreuse, inquiéta singulièrement les Anglais et retint toutes leurs forces qu'ils craignirent d'éloigner en cas de descente de la part des Français. Ces dispositions eurent l'effet qu'on en attendait. L'Angleterre, qui s'était flattée de tout envahir sans obstacle, trembla pour ses propres foyers. Elle se hâta de faire venir d'Allemagne des renforts de troupes et mit tout en œuvre pour déjouer nos projets de descente.

La flotte de Toulon, forte de 12 vaisseaux et 5 frégates, appareilla le 10 avril sous les ordres du marquis de la Galissonnière, marin d'expérience et plein d'habileté. Elle convoyait 150 navires marchands, portant 15,000 hommes commandés par le duc de Richelieu. Sa destination n'était plus un mystère : la conquête de l'île Minorque était le but de ce formidable armement. Les guerres précédentes avaient démontré l'importance d'une île pourvue d'un excellent port dont la position, au centre de la Méditerranée, assurait à ses possesseurs la domination de cette mer. Les Anglais avaient mis trente ans à la fortifier, et le fort Saint-Philippe, suivant eux, ne le cédait qu'à Gibraltar. Les Français comptaient signaler leurs armes par cette prise importante.

L'Angleterre, absorbée par les craintes que lui inspiraient la présence de l'armée française en Normandie et les nombreux transports mouillés à Boulogne, au Havre et à Calais, avait négligé l'armement destiné pour la Méditerranée. Surprise, elle retrouva dans le péril son activité ordinaire. Byng partit de Spithead le 5 avril, avec une escadre de 11 vaisseaux et 4,000 hommes de trou pes.

Plusieurs circonstances contribuèrent au succès de l'expédition : d'abord l'incertitude du ministère anglais, qui ne savait où se porterait le premier effort de la France. Malgré les avis réitérés qu'il recevait, de toutes parts, de l'invasion de Minorque, il éprouvait la plus vive anxiété, tantôt à l'idée de la réunion de l'escadre française de la Méditerranée à celle de l'Océan, tantôt pour ses colonies d'Amérique qu'il supposait pouvoir être le but de l'armement de Toulon; quant à une tentative sérieuse sur les îles Baléares, le ministère anglais ne s'y arrêtait pas. Son illusion durait encore au moment où M. de la Galissonnière faisait voile de Toulon. La preuve en est dans les instructions de Byng, qui lui enjoignaient de prendre sur son passage la division Edgecumbe, forte de deux vaisseaux et deux frégates, d'aller bloquer l'escadre française aux îles d'Hyè-

res, et, en cas de départ de ladite escadre, de charger de sa poursuite le contre-amiral West, en lui recommandant de se tenir constamment sur ses traces, dût-elle se rendre dans les parages de l'île Royale et du golfe de Saint-Laurent. Le cas échéant, une division de vaisseaux, mouillée à Halifax, devait aller aux mêmes lieux pour se rallier à son pavillon.

Cette préoccupation de l'invasion de l'Angleterre avait fait oublier au ministère anglais la force de la flotte française et jusqu'à ses préparatifs. Dans cette campagne, on chercherait vainement l'esprit actif, prudent du gouvernement anglais, pour qui tous les moyens sont bons quand ils réussissent. Quand on sut à Londres l'appareillage pour Mahon du marquis de la Galissonnière, le vice-amiral Holbowrne était à Plymouth avec quinze vaisseaux; dix se trouvaient à Portsmouth. Dans d'autres temps, le cabinet anglais n'eût pas manqué d'envoyer de nouveaux renforts à Byng; mais, croyant l'escadre française forte d'environ huit vaisseaux, il crut que Byng « n'aurait que la peine de souffler sur l'eau pour les faire disparaître. »

Cependant la flotte française, après son départ du port, fut dispersée par un coup de vent. En vue de l'île Mahon, tous les navires se réunirent. M. de la Ga-

lissonnière se porta du côté de Ciudella, et effectua sans résistance le débarquement des troupes françaises. La ville de Mahon et tout le pays se rendirent sans coup férir.

L'ennemi, retiré dans le fort Saint-Philippe, se prépara à une défense opiniâtre. La position de la citadelle, la hauteur de ses remparts, le talent du gouverneur, l'espoir d'être secouru, tout concourait à donner à l'ennemi une sécurité parfaite.

La description du fort Saint-Philippe, telle que l'a faite un historien, justifiait sans doute la confiance de l'ennemi. « Les ouvrages sont taillés dans le roc vif et minés dans toutes leurs parties. Le glacis et le chemin couvert, également taillés dans le roc, sont minés, contreminés, palissadés et garnis de batteries qui en défendent les approches. Autour du fossé, qui a 20 pieds de profondeur, règne une galerie couverte et à créneaux, qui offre un abri sûr à la garnison. Des communications souterraines sont pratiquées entre les ouvrages extérieurs et le corps de la place. Dans cette espèce de labyrinthe sont creusés des puits à bascule, et des meurtrières y plongent de toutes parts. Le château, entouré d'un chemin couvert, contreminé, est défendu non seulement par des contre-gardes et des demi-lunes,

mais encore par un mur haut de 60 pieds et un fossé de 36 pieds de profondeur. Enfin le Pâté, qui est une tour carrée, flanquée de quatre oreillons, présente des murailles hautes de 80 pieds et un fossé profond de 40 et creusé dans le roc. On y a pratiqué pareillement une galerie et des logemens; au milieu est une esplanade propre au rassemblement de la garnison. On a construit, à l'entour, des quartiers pour les soldats et des magasins pour les munitions, les uns et les autres à l'épreuve de la bombe, et tous taillés dans le roc même. Pour ajouter à leur sûreté, les Anglais avaient rasé totalement la ville Saint-Philippe. » Quand on songe qu'il ne reste plus rien de cet admirable fort, on se surprend à faire un rapprochement douloureux entre ses ruines, qui attestent ce qu'il fut, et le noble pays d'Espagne couvert aussi de débris qui annoncent son ancienne splendeur.

Le maréchal de Richelieu ayant fait ses dispositions, s'approcha des remparts et parut d'abord indécis sur les moyens de commencer l'attaque.

Byng venait de mouiller à Gibraltar quand il apprit la nouvelle du débarquement des Français. Plein d'inquiétude, il se hâte d'accourir au secours de l'île. En chemin il est assez heureux pour se réunir à Edge-

cumbe qui lui donne tous les détails qu'il peut désirer sur la force des Français. Edgecumbe, par une savante manœuvre, avait su échapper à la flotte française. Aidé de ce puissant renfort, Byng compte battre M. de la Galissonnière et forcer le duc de Richelieu à lever le siége du fort Saint-Philippe. Peut-être rêve-t-il déjà la capitulation d'une armée française privée ainsi de tous moyens de transport.

Cependant le 16 mai la frégate *la Gracieuse*, venant du large, signala au marquis de la Galissonnière l'apparition de dix-sept vaisseaux et frégates ennemis (1). Cette nou-

(1) ORDRE DE BATAILLE.

Français.

Le Lion.	64 canons.		De Saint-Aignan.
Le Triton.	»	—	Merlier.
Le Redoutable.	74	—	De Glandeves, chef d'escadre.
L'Orphée.	64	—	De Raimondis.
Le Fier.	50	—	D'Erville.
Le Guerrier.	74	—	De Villars de la Brosse.
Le Foudroyant.	80	—	De la Galissonnière. Froger de l'Éguille, cap. de pav.
Le Téméraire.	74	—	De Beaumont.
L'Hippopotame.	50	—	De Rochemore.
Le Content.	64	—	De Sabran-Grammont.
La Couronne.	74	—	De la Clue, chef d'escadre.
Le Sage.	64	—	Du Revest.

Frégates : La Junon, la Rose, la Topaze, la Gracieuse et la Nymphe.

velle, à peine répandue à bord de nos vaisseaux, causa une joie générale; l'escadre fit le branlebas de combat et se porta à l'entrée du port de Mahon pour en garder le passage.

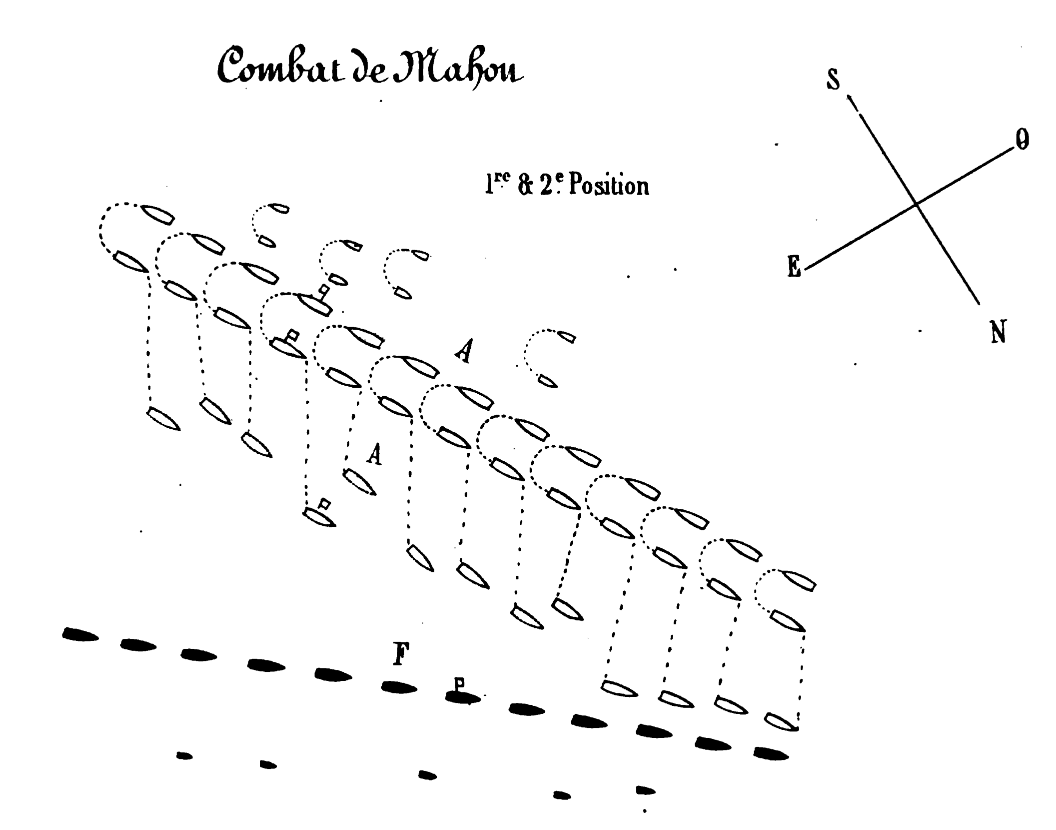
Le 17 et le 18 il ne parut aucune voile à l'horizon. Le 19 enfin, à onze heures du matin, l'escadre anglaise vint à paraître, poussée légèrement par des vents d'ouest-sud-ouest. Le marquis de la Galissonnière se crut au moment d'une action générale; il ordonna aussitôt l'or-

ORDRE DE BATAILLE.

Anglais.

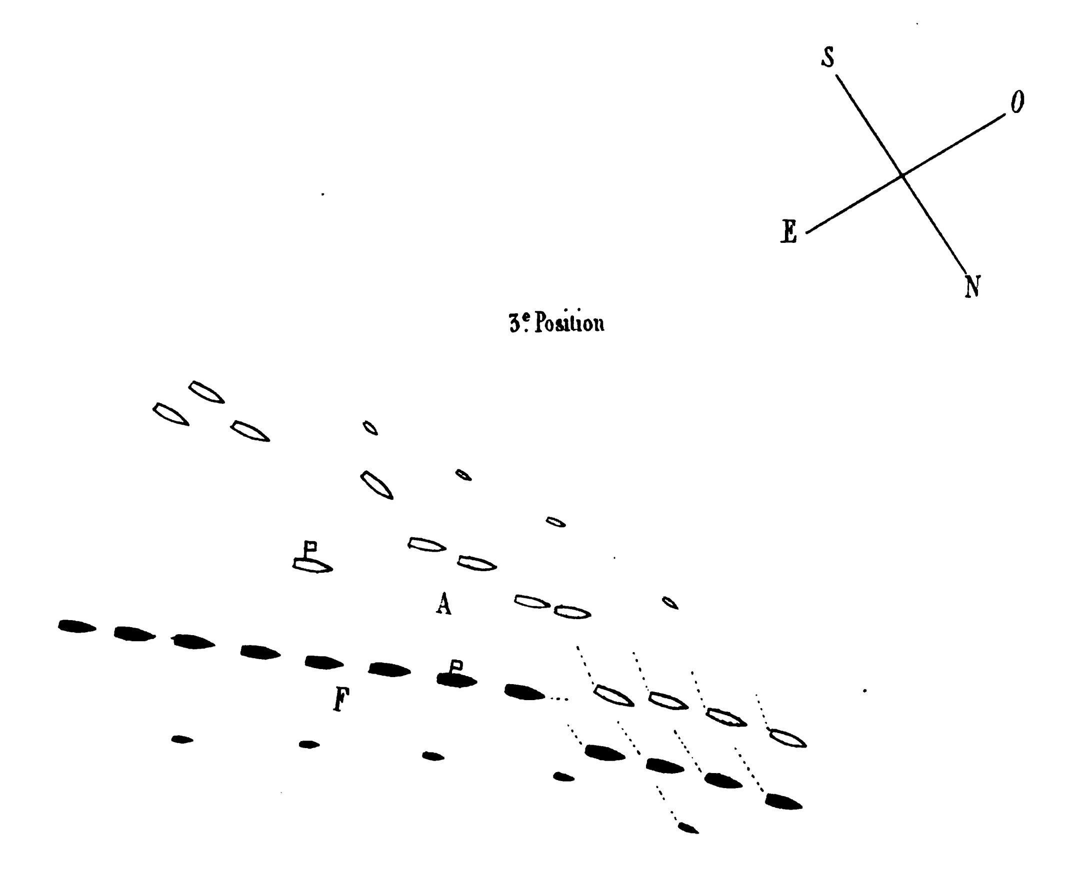
Défiance.	60	canons.	Andrews.
Portland.	50	—	Baird.
Lancastre.	66	—	Edgecumbe.
Buckingham.	68	—	Vest, contre-amiral. Everitt, capitaine.
Captain.	64	—	Catford.
Intrépide.	64	—	Young.
Revenge.	64	—	Cornwal.
Princesse-Louise.	60	—	Noël.
Trident.	64	—	Durell.
Ramillies.	90	—	Byng, amiral. Gardiner, capitaine.
Culloden.	74	—	Ward.
Deptford.	50	—	Amhurst.
Kington.	60	—	Parry.

Frégates : Le Chesterfield, le Phénix, Fortune, Expériment et le Dolphin.


Combat de Mahon
1re & 2e Position
S
O
E
N
A
A
F

dre de bataille, le cap au sud-quart-sud-est. La terre restait environ à neuf lieues au vent. Une brume fort épaisse, qui dura près d'une journée, rendit la manœuvre de chaque armée incertaine et ajourna la rencontre. Le 20, les deux flottes se découvrirent à deux reprises; d'abord les Français se trouvèrent au vent; mais la brise ayant varié du sud au sud-ouest, quand la brume disparut, l'ennemi se trouva au vent à petite distance. Dès lors le marquis de la Galissonnière prit le parti de combattre sous le vent. A midi et demi Byng, en gouvernant au sud-sud-est passa au vent de notre avant-garde et prolongea toute notre ligne. A deux heures, lorsque les deux escadres furent par le travers l'une de l'autre, l'amiral anglais fit signal à son armée de virer de bord tout à la fois, pour prendre la bordée de l'escadre française établie babord amures, le cap à l'ouest-nord-ouest. C'est dans cet ordre que Byng ordonna, vers deux heures et demie, à son escadre d'arriver sur la tête de notre colonne. (Position 1.) Ce mouvement d'une exécution difficile se fit mal, plusieurs vaisseaux s'embarrassèrent, d'autres se laissèrent culer; en sorte qu'au moment d'engager l'action, l'avant-garde anglaise se trouva parallèlement à la nôtre, tandis que l'amiral Byng et le gros de son armée formaient un angle avec le corps de bataille et

l'arrière-garde des Français. Cependant l'avant-garde ennemie se trouvait à petite distance de celle de France et engageait vivement le combat. Peu après, les quatre premiers vaisseaux français plièrent légèrement; l'intrépide général anglais West arriva pour les combattre de plus près. (Position 2.) La manœuvre du général West était aussi courageuse que téméraire. Eloigné du corps de bataille, il risquait d'être coupé et enlevé. Byng, préoccupé du sort de l'amiral Mathews, dont un des chefs d'accusation fut d'avoir quitté sa ligne pour combattre *Don Navarro*, ne savait quel parti prendre. « Vous voyez, disait-il à Gardiner, son capitaine de pavillon et son ami, vous voyez que le signal de former la ligne est en haut, et que je ne puis, en ma qualité d'amiral, laisser arriver comme si je n'avais qu'un seul vaisseau à combattre. Ce fut la faute de Mathews qui devait arriver tout à la fois. Je veux éviter pareille circonstance. » Au lieu donc de continuer largue, il tint le vent et commença le combat. De part et d'autre il fut déployé beaucoup de bravoure et d'habileté; mais les manœuvres successives de West et de Byng ayant trop développé la colonne anglaise, les vaisseaux français portèrent leurs efforts contre l'avant-garde et une partie du corps de bataille ennemis. Les vaisseaux an-


3.e Position
S
O
E
N
A
F

glais de l'avant-garde, *le Lancastre*, *le Buckingham* et *l'Intrépide*, et ceux de la division de Byng, *le Revenge* et *le Ramillies*, que montait l'amiral, furent les plus exposés. La ligne anglaise fut en quelque sorte rompue dès ce moment là, parce que *le Culloden* et *le Kingston*, matelots d'arrière de l'amiral Byng, et *le Trident* et *la Princesse Louise*, matelots d'avant, allant très mal à la voile, ne surent ou ne purent pas soutenir *le Ramillies* qu'ils laissèrent exposé au feu de notre corps de bataille. Sur ces entrefaites, vers trois heures, le vaisseau anglais *l'Intrépide* perdit son petit mât d'hune et masqua. *Le Revenge*, *la Princesse Louise* et *le Trident*, en voulant éviter son abordage, se jetèrent sur *le Ramillies*. Le désordre alors fut général dans toute la ligne anglaise. (Position 3.)

En tête, West, attaqué par des forces supérieures, était désemparé et courait risque de tomber dans les eaux de l'escadre française. La Galissonnière voit le moment favorable pour terminer glorieusement le combat. Tout le monde, dans l'escadre française, est rempli de joie et d'assurance. Le chevalier de Glandeves vient d'expédier un canot à bord du vaisseau amiral, et supplie le marquis de la Galissonnière de consommer le triomphe de l'armée. Le signal flotte au haut des mats du *Foudroyant*,

qui ordonne à l'avant-garde de forcer de voiles en serrant le vent, et au reste de la flotte d'imiter la manœuvre du vaisseau amiral. La Galissonnière se couvre aussitôt de voiles et se dirige au plus épais de l'avant-garde anglaise. Les autres vaisseaux le suivent, West va être entouré; mais, fidèle à ses instructions, qui lui interdisent toute affaire décisive (1), la Galissonnière continue sa route, prolonge à portée de pistolet la tête de la colonne ennemie et vient se former en bataille par un virement vent-arrière. Les Français imitent la manœuvre de leur amiral. Le général West, forcé de recevoir le feu de toute la ligne française, est complètement désemparé. Plusieurs vaisseaux sont près de se rendre. Byng, dans cette cruelle extrémité, ordonne à son armée de tenir le vent; il s'éloigne d'un champ de bataille qu'un peu plus de vigueur de la part de l'amiral français rendait désastreux pour l'armée britannique. Byng, hors d'état d'inquiéter les mouvemens de la flotte et de l'armée française, gagna en désordre Gibraltar. La Galissonnière resta en croisière devant le port Saint-Philippe et inspira, par sa présence, une nouvelle ardeur aux troupes.

(1) Les instructions de la cour à M. de la Galissonnière, recommandaient avant tout la conservation des forces de terre et de mer. « Toutes les considérations, y est-il dit, doivent céder à celle-là. »

Cependant on n'avait fait que des brèches peu considérables aux ouvrages extérieurs de la citadelle. L'armée souffrait beaucoup du feu de l'ennemi, et la saison qui avançait faisait redouter des maladies. Le duc de Richelieu résolut de donner un assaut général. Dans la nuit du 26 au 27 juin, les soldats descendirent dans les fossés. Comme les échelles étaient trop petites, à l'exemple de leurs aïeux les Gaulois, ils grimpèrent sur les épaules les uns des autres et gravirent le roc sous le feu le plus terrible. Les chefs payaient de leur personne : le comte de Maillebois, le prince de Beauvau, le duc de Fronsac et le comte d'Egmont, soutinrent l'honneur de leur race. Cinq fortes redoutes furent successivement enlevées. Le gouverneur Blackney, ne pouvant plus résister, demanda et obtint une capitulation honorable.

La prise de Minorque et la victoire de notre armée navale furent célébrées en France. L'esprit de corps dans la marine sembla renaître; la confiance, l'audace, éclataient sur tous les visages. Chez les Anglais, ces deux revers causèrent le découragement et la consternation. L'Angleterre tremblait pour ses propres foyers (1).

(1) « On n'entendit qu'alarmes et faux avis de descentes et d'invasions. Une terreur panique enfantait et grossissait les objets ; les Anglais eux-mêmes l'avouent par cette expression familière, qu'alors on aurait

La marine anglaise était avilie, et la nation irritée la rendait responsable de tous les désastres qu'elle prévoyait d'avance. On peut facilement rejeter sur un chef la honte d'une défaite; une nation fière et orgueilleuse comme la nation anglaise, se laisse persuader volontiers qu'elle ne peut être vaincue, à moins d'ignorance ou de perfidie de la part de ceux qui la dirigent. Cette ressource restait au ministère anglais qui se sentait ébranlé; il la saisit, et Byng, traduit devant une cour martiale, fut condamné à mort et exécuté « pour n'avoir pas fait par erreur de jugement, tout ce qui était en son pouvoir pour détruire les vaisseaux des ennemis de S. M. » « La mort de Byng était nécessaire, a dit un historien anglais, afin de forcer nos marins à vaincre. » Voltaire, dans le plaidoyer qu'il fit en faveur de l'amiral, dit spirituellement « que sa mort fut résolue pour infuser dans la tête des marins un véritable esprit anglais. » Il assure que ce qui détermina sa condamnation fut sa réponse aux juges qui l'interrogeaient : « Je vous défie de me citer, leur dit-il, un exemple d'une escadre française qui ait été battue à force égale par une flotte anglaise (1). »

mis toute l'Angleterre sous un chapeau; et, en effet, si dans cette crise dix mille hommes y avaient mis pied à terre, ils n'y auraient trouvé aucune résistance. » (*Mémoires* de l'époque.)

(1) James prétend que Byng ne tint pas un semblable langage, il lui

La manœuvre qu'employa Byng pour venir attaquer l'escadre française, est pleine de difficultés et a été souvent funeste aux amiraux qui l'ont pratiquée.

En vain l'armée qui fait le mouvement mettra-t-elle le plus grand soin à conserver tous les vaisseaux dans le même relèvement, il sera impossible qu'il n'y en ait pas une partie qui reste en arrière, tandis que l'autre ira de l'avant. Cette inégalité de marche aura le désavantage de placer au feu une partie des vaisseaux pendant que le reste s'en trouvera éloigné à grande portée de canon. Byng aurait dû, ce nous semble, faire tenir le vent à son armée pour rectifier sa ligne et arriver de nouveau et peu à peu ; les vaisseaux se seraient maintenus en ordre et n'auraient pas présenté si long-temps la proue aux vaisseaux ennemis.

Pendant que ces glorieux événemens s'accomplissaient, le chef d'escadre (1) d'Aubigny hâtait sa navigation vers l'Amérique. A l'attérage de la Martinique, ayant les vents d'E.-N.-E., il rencontra, le 11 mars,

fait dire mot à mot : « Je ne plaide pas la supériorité des ennemis comme une raison pour ne pas les attaquer ; mais seulement parce qu'un essai de ce genre serait, selon toutes les probabilités, suivi de revers. »

(1)	Le Prudent.	74 canons.		D'Aubigny.
	L'Atalante.	34	—	Duchaffault.
	Le Zéphire.	30	—	Latouche-Tréville.

le vaisseau anglais *le Warwich*, de soixante-quatorze canons, qui prit aussitôt chasse. M. d'Aubigny fit signal aux frégates de chasser l'ennemi, et *l'Atalante* de trente-quatre canons, lui ayant gagné le vent, vint se mettre hardiment en travers de sa route et commença bientôt le combat. On se battit vivement de part et d'autre. Le comte Duchaffaut, par une manœuvre habile, s'étant placé par la hanche du vaisseau sous le vent, le canonna avec une grande supériorité. L'ennemi, ne pouvant se servir que d'une partie de son artillerie, voulut remédier à cet inconvénient par un virement; mais, dans la manœuvre, des avaries survenues à sa mâture et à son gréement, retardèrent son évolution et lui valurent plusieurs bordées meurtrières de la frégate *l'Atalante*. *Le Warwick*, désemparé et incapable de soutenir plus long-temps le feu de la frégate, laissa porter sur le vaisseau français *le Prudent*, qui était resté spectateur du combat, et amena son pavillon.

Cette manœuvre, en sauvant l'honneur du capitaine anglais Schuldam, ne put diminuer la gloire du comte Duchaffault. M. d'Aubigny eut sa part des éloges publics; il les méritait, par sa conduite pleine de sang-froid et de générosité. Cet officier, ne jugeant pas son secours nécessaire, était resté spectateur volontaire de

l'action pour ne rien dérober au comte Duchaffaut de l'honneur d'un si beau succès. Louis XV écrivit, de sa main, une lettre des plus flatteuses au jeune capitaine de *l'Atalante*, et les peintres du roi reçurent l'ordre de représenter ce fait d'armes dans un tableau destiné pour la galerie de Versailles.

De la Martinique, M. d'Aubigny se dirigea sur Saint-Domingue, laissa dans cette île quelques troupes et alla mouiller, en septembre, à Louisbourg, après avoir trompé la vigilance de l'amiral Boscawen. Les forces insuffisantes qu'il avait amenées ne pouvaient résister, comme nous le verrons plus tard, aux masses ennemies qui fondirent sur nos colonies d'Amérique.

Cependant les échecs nombreux qu'avaient subis les Anglais, les rendaient moins confians dans leurs propres forces. Revenant alors à leur politique habituelle, ils s'efforcèrent de triompher des Français sur les mers en leur suscitant une guerre en Allemagne. Cette manœuvre était si simple et avait tant de précédens, qu'il était presque impossible qu'elle échappât au cabinet de Versailles. Mais ce dernier, livré à un esprit d'imprévoyance et de légèreté, au lieu de tout faire pour conserver ses alliances continentales et pour s'unir plus étroitement à l'Espagne, aussi intéressée que la France à l'abaisse-

ment de l'Angleterre, ne songea qu'à troubler la paix de l'Europe, pour satisfaire au caprice d'une femme, avide de tous les genres de célébrité. En vain M. de Machault, et avec lui tout ce que la cour renfermait d'esprits judicieux et patriotiques, signalèrent-ils les dangers d'une telle politique, il fallut que le bon sens, la raison et l'honneur de notre pays fussent sacrifiés, dans la guerre désastreuse qui se préparait, à la déplorable influence de madame de Pompadour.

Tandis que l'Angleterre mettait tout en œuvre pour retrouver sa supériorité sur les mers; qu'elle faisait une levée de quarante mille marins, et qu'elle votait 240 millions pour les frais de la prochaine campagne, ses diplomates échouaient dans leurs projets d'alliance avec la Hollande et l'Allemagne. Ces deux puissances, que l'ambition de la France n'épouvantait plus, désiraient garder une neutralité absolue. L'Autriche, seule, mécontente de l'Angleterre qui s'était de nouveau rapprochée de Frédéric de Prusse, comptant recouvrer la Silésie au moyen de la France, chercha à entraîner notre pays dans son alliance : la fière Marie-Thérèse ne craignit pas de s'abaisser, en appelant Mme de Pompadour sa chère amie. Ces flatteries, de la part de cette grande reine, tournèrent la tête à la favorite, qui obtint de Louis XV un

traité offensif et défensif avec la cour de Vienne. Peu après, la Russie, la Suède et la Saxe entrèrent dans les intérêts de Marie-Thérèse, et une ligue formidable, que la France devait en partie solder, fut conclue. Frédéric ne recula pas devant l'orage dont il était menacé. Maître d'une armée parfaitement disciplinée, ayant l'Angleterre pour banquier, il compta encore comme auxiliaire la mésintelligence des ennemis. Il fallait, en effet, que la cour de Versailles fût frappée d'aveuglement pour servir une puissance comme l'Autriche, qui était son ennemie naturelle, et attaquer un roi qui opposait un contre-poids utile à son influence. Quand elle aurait dû consacrer toutes ses ressources à la défense de ses colonies, assurer l'indépendance des mers plus que jamais menacées, elle soldait l'Autriche, la moitié de l'Allemagne, et jetait dans la balance de puissantes armées, braves, mais indisciplinées, et commandées par des généraux, créatures de Mme de Pompadour, dont la profonde incapacité devint la risée de l'Europe. Il n'entre pas dans notre sujet de raconter cette guerre, dite de Sept-Ans, où Frédéric déploya les talens d'un grand capitaine et le génie d'un politique consommé. Tous les obstacles s'effacèrent devant son inébranlable constance; les victoires des Autrichiens à Chotzemitz, celles des Russes à

Welau, celles enfin des Français à Hastembeck, et surtout la capitulation du duc de Cumberland à Closterseven, fait plus grave pour lui qu'une bataille perdue, ne le découragèrent pas. Profitant de la mésintelligence des alliés, de la trahison ou de l'incapacité des généraux français, il reconquit le terrain perdu, gagna de mémorables batailles et humilia nos drapeaux dans les champs de Rosbach.

Le grand art de M. de Machault, pendant son trop court ministère, avait été, avec une marine très inférieure à celle de l'ennemi, d'en combiner si bien tous les mouvemens, de mettre dans leur exécution tant de précision et d'à-propos, qu'elle avait pu à la fois faire une guerre défensive et offensive. Ce fut un beau spectacle qu'offrit l'année 1756, où l'on vit une marine abandonnée par son gouvernement, dépourvue de toutes ressources, combattre avec avantage la marine d'Angleterre. Mais M. de Machault, en se retirant, sembla avoir emporté les combinaisons habiles qui lui assurèrent la victoire. Les expéditions du comte de Kersaint et de M. Dubois de la Mothe, faites sous ses auspices, étaient habilement conçues. Le premier, parti de France à la fin de 1756, avec trois vaisseaux et trois frégates (1), pour tenter

(1) DIVISION DU COMTE DE KERSAINT.

L'Intrépide.	74 canons.	De Kersaint.

un coup de main sur la côte de Guinée, avant de se rendre aux Antilles, avait surpris les Anglais sans défense, enlevé un fort, détruit la presque totalité de leurs comptoirs, capturé plusieurs négriers, et s'était rendu à la Martinique où il avait remplacé M. d'Aubigny et pourvu à la sûreté de nos îles.

M. de Beaufremont était parti en février pour Saint-Domingue (1), sous prétexte d'y porter un général, des troupes et des vivres, mais sa commission ultérieure et secrète lui prescrivait d'aller à Louisbourg. L'Angleterre ne dissimulait pas le projet de conquérir l'île Royale, cette clé du fleuve Saint-Laurent. Elle comptait, par cette prise, se dédommager des revers qu'elle essuyait

L'Opiniâtre.	60	—	De Mœlien.
Le Saint-Michel.	60	—	De Caumont.
L'Améthiste.	30	—	D'Herlie.
La Licorne.	30	—	Dugué-Lambert.
La Calypso.	12	—	De Courslusigniet.

(1) ESCADRE DE M. DE BEAUFREMONT.

Le Tonnant.	80	canons.	De Beaufremont, chef d'escad.
Le Défenseur.	74	—	De Blénac.
Le Diadème.	74	—	De Rozily.
L'Inflexible.	64	—	De Tilly.
L'Éveillé.	64	—	De Merville.
La Brune.	30	—	De la Prévalais.
La Sauvage.	30	—	De Saint-Victoret.
Le Sceptre. — Armé en flûte.			Claveau.

dans le Canada, et s'assurer un point qui, en la rendant maîtresse de la mer environnante, devait faciliter ses opérations contre Québec, depuis long-temps le sujet de sa convoitise.

Le brave Montcalm et le marquis de Vaudreuil remportaient des avantages signalés sur les Anglais. Montcalm surtout faisait des prodiges : à la tête de quatre mille soldats, il battait et chassait, de poste en poste, vingt mille ennemis. Dès que le cabinet de Saint-James fut instruit de ces événemens, il se détermina à faire passer de nombreux secours à ses généraux ; il pressa le départ de la flotte de l'amiral Holbourne, forte de quinze vaisseaux et de plusieurs frégates et transports ; il lui désignait, comme but de la campagne, la conquête de Louisbourg, et du Canada, si les circonstances lui étaient favorables.

Les faits d'armes de Montcalm et l'expédition de l'armée navale britannique fixèrent l'attention du gouvernement français.

Une division appareilla de Toulon, en mars, et se dirigea sur Louisbourg. Plusieurs régimens furent aussi embarqués à Brest sur l'escadre de neuf vaisseaux, que le comte Dubois de la Mothe armait pour la même destination.

Le 3 mai, l'escadre française leva l'ancre et arriva le 20 juin, sans accident, à Louisbourg, où elle trouva toutes les forces françaises réunies sous le commandement provisoire de M. de Beaufremont, qui avait mouillé en rade depuis le 31 mai.

La jonction de tous les vaisseaux français sous le commandement du comte Dubois de la Mothe, devait nécessairement mettre en défaut la prévoyance du ministère britannique. Il se hâta d'envoyer des renforts à Holbourne; mais il était trop tard, l'expédition était manquée.

Holbourne, en attérant sur Louisbourg, avait été fort surpris d'apprendre que l'escadre du comte Dubois de la Mothe était de vingt deux vaisseaux, au lieu de neuf à dix sur lesquels il comptait. Trop faible pour se compromettre plus long-temps dans ces parages, il avait cinglé sur la Nouvelle-Angleterre, où, ayant trouvé un renfort de quatre vaisseaux, il s'était remis en mer et venait de reparaître devant Louisbourg.

On était à la mi-septembre. Le comte Dubois de la Mothe, instruit par ses vigies de la présence de l'ennemi, appareilla aussitôt et se dirigea à sa rencontre. Un combat allait décider de Louisbourg et peut-être du Canada, quand un violent coup de vent sépara les deux

armées et les mit dans le plus grand péril. Cette tempête, qui dura quatorze heures, causa d'affreux sinistres à la flotte anglaise. Sur dix-neuf vaisseaux, quatorze éprouvèrent de fortes avaries; *le Tilbury* se perdit sur les brisans de l'île.

La flotte française souffrit peu. Comme les vents portaient en côte, elle gagna Louisbourg; mais le mauvais état des vivres, les fatigues de la campagne, engendrèrent des maladies à bord, qui furent plus funestes qu'une bataille perdue (1).

(1) ESCADRE DU COMTE DUBOIS DE LA MOTHE.

Le Formidable.	80 canons.		Comte Dubois de la Mothe.
Le Duc-de-Bourgogne.	80	—	D'Aubigny, chef d'escadre.
Le Héros.	74	—	De Chateloger.
Le Glorieux.	74	—	De Chavagnac.
Le Dauphin-Royal.	70	—	Durtubie.
Le Superbe.	70	—	De Choiseul.
Le Byzarre.	64	—	De Montalais.
Le Belliqueux.	64	—	De la Jonquière.
Le Célèbre.	64	—	De Tourville.

Frégates.

La Fleur-de-Lys.	30 canons.	Dubos.
L'Hermione.		

Les vaisseaux de Toulon étaient :

Le. . . .			
Le Vaillant.	64	—	Le. . .
L'Hector.	64	—	Du Revest.
L'Achille.	64	—	
Le Fier.	50	—	

Holbourne, après le coup de vent, revint avec douze vaisseaux devant Louisbourg. Il espérait surprendre les vaisseaux français que le vent devait avoir dispersés. Il comptait également rallier le reste de son escadre, dont il ignorait et l'état et la direction. Sa surprise fut grande à la vue de nos vaisseaux mouillés en rade de Louisbourg. Justement inquiet sur l'état de sa flotte, dont le sort dépendait, pour ainsi dire, de l'amiral français, il gagna le large, après avoir fait répandre la nouvelle du départ pour l'Angleterre d'une partie de son escadre pour servir d'escorte à un convoi marchand.

Cette ruse de guerre ne pouvait tromper personne, encore moins le comte Dubois de la Mothe, vieillard octogénaire qui avait été le compagnon de gloire de Duguay-Trouin. Sa première pensée fut de profiter de la

FLOTTE ANGLAISE.

Le Newark.	80 canons.	Le Grafton.	70 canons.
L'Invincible.	74	Le Kingston.	60
Le Northumberland.	70	Le Windsor.	60
Le Nassau.	70	Le Tilbury.	60
L'Oxfort.	70	Le Notingham.	60
Le Bedfort.	70	Le Sunderland.	60
Le Stirling-Castle.	70	Le Centurion.	60
Le Captain.	70	Le Sutherland.	60
La Défiance.	60	L'Arc-en-Ciel.	50
Le Terrible.	74		

belle position que les hasards de la guerre lui avaient faite, en se portant sans délai sur Holbourne. S'il ne l'atteignait pas, du moins espérait-il s'emparer de quelques vaisseaux. Quoi qu'il arrivât, la chance était belle.

Le comte Dubois de la Mothe resta cependant au mouillage; il donna pour motif de son inaction le nombre de ses malades qui augmentait sans cesse. La vérité est que cet amiral qui, plus jeune, s'était montré homme supérieur, était à cette époque vieux et usé, et qu'il subissait l'influence de quelques officiers pusillanimes. Avec plus de décision, il appareillait de Louisbourg, se portait rapidement sur les Anglais, qu'il atteignait réunis ou dispersés, mais dans tous les cas hors d'état de faire une défense sérieuse. Il se contenta d'envoyer *la Fleur-de-Lys* vers les îles Guyon pour épier les mouvemens de l'ennemi. Dans sa navigation, le chevalier Dubos, qui la commandait, rencontra une frégate anglaise qu'il fit amener au troisième coup de canon. Cependant les maladies s'aggravaient à bord de notre escadre; le comte Dubois de la Mothe se décida à retourner en France, abandonnant des parages funestes à nos marins.

Entre l'île du cap Breton et Terre-Neuve, il essuya un coup de vent d'est qui dispersa ses vaisseaux. Dans cette

dernière île il réunit son armée et continua sa route. Le 20 octobre, il découvrit un vaisseau anglais qu'il fit chasser par *le Diadème*. Ce dernier le joignit, mais ne put lui livrer un combat en règle à cause du mauvais temps. Des vents d'une grande violence contrarièrent la navigation du comte Dubois de la Mothe ; enfin, le 3 novembre, il mouilla à Brest, où les quatre mille malades qu'il débarqua parurent justifier, jusqu'à un certain point, la conduite qu'il avait tenue.

CHAPITRE IX.

Funestes événemens maritimes. — Hawke. — Côtes de Bretagne menacées. — Déroute des Anglais. — Le capitaine Fergusson. — Perte de Louisbourg malgré une héroïque résistance. — Le comte Duchaffault. — Perte de l'Ile royale. — Le comte Duchaffault met les Anglais en fuite. — L'Angleterre veut prendre la Martinique. — Siége de Québec. — Reddition de Québec.

L'inactivité et l'insuccès du comte Dubois de la Mothe, lorsque notre marine avait déjà beaucoup à réparer, contribuèrent aux funestes événemens maritimes des années qui suivirent. Si nos colonies d'Amérique échappèrent encore cette fois aux convoitises de l'Angleterre, il faut l'attribuer au mauvais temps, qui força l'amiral Holbourne à quitter les mers d'Amérique pour aller désarmer en partie à Portsmouth.

Cependant, dès que la France était sans marine, nos côtes se trouvaient à la merci de la marine anglaise. La cour de Saint-James avait d'autant plus de motifs à tenter quelque coup de main audacieux, que toutes les fortifications qui bordaient notre littoral de l'Océan et qui avaient été élevées à si grands frais par Louis XIV, se trouvaient détruites ou dégarnies de défenseurs. Comme sous le dernier règne, l'ennemi eut en vue deux objets également importans dans l'attaque de nos côtes. En s'emparant d'un de nos ports, il s'en servait comme d'un point d'appui pour porter les plus rudes coups au pays; l'exemple de Calais était fait pour l'éblouir. En tout cas que le succès couronnât ou non l'entreprise, il espérait forcer le gouvernement français à diminuer l'effectif de ses armées de Flandres pour reprendre ou protéger les places menacées.

Cette expédition, dont le succès dépendait du secret, excita la plus vive curiosité en Angleterre comme dans tous le reste de l'Europe. Les uns la croyaient destinée pour l'Amérique, d'autres pour la France, le plus grand nombre pour l'Allemagne. Ce qui semblait donner raison aux derniers, c'était les approvisionnemens et le rassemblement des troupes, qui, au lieu de se faire aux environs de Portsmouth, se faisaient dans la province

de Kent et d'Essex, des deux côtés de la Tamise, et dans cette partie de l'Angleterre qui est la plus tournée vers l'Allemagne. On embarqua pour six mois de vivres sur la plupart des vaisseaux. Cet approvisionnement, qui était trop considérable pour une expédition contre les côtes de France, l'était trop peu pour l'Amérique; il était naturel de penser que les troupes qui devaient être embarquées, allaient être dirigées sur l'Allemagne, pour renforcer l'armée du roi de Prusse qui sollicitait de prompts secours. Le nombre et la force des vaisseaux de la flotte justifiaient cette dernière opinion. Quand on considérait, en effet, qu'il n'y avait point d'escadre française sur les mers d'Europe, et que trois vaisseaux de 100 canons qui faisaient partie de l'armée, ne pouvaient être d'aucune utilité pour soutenir une invasion, on était porté à supposer qu'aussitôt que la flotte britannique aurait débarqué les troupes à Stade, sur le continent allemand, elle irait à la rencontre de l'escadre russe dans la mer Baltique. Quoi qu'il en soit, l'embarquement allait s'effectuer, l'escadre pouvait appareiller dans le courant de juillet, si l'amiral Boscawen, qui avait été rappelé de sa croisière pour en prendre le commandement, n'eût pas été retenu à la mer par un gros temps.

Cependant le vice-amiral Hawke, désigné pour le remplacer dans cet intervalle, faisait ses préparatifs de départ dans les premiers jours d'août, lorsque le gouvernement apprit les revers du duc de Cumberland et l'invasion du Hanovre par les Français. Pour remonter l'esprit public de la nation, il annonça que l'expédition pour l'Allemagne était avortée, mais qu'un projet non moins important fixait ses pensées.

Pendant que les esprits flottaient incertains, Hawke appareilla d'Angleterre avec dix-sept vaisseaux, neuf frégates, deux galiotes et cent navires de transport portant douze à quinze cents hommes, et se dirigea vers les côtes de Bretagne ; mais il changea de route et fit voile pour les côtes du Poitou et de l'Aunis. La Rochelle et Rochefort furent à la fois menacés. Rochefort surtout avec ses approvisionnemens, ses constructions de vaisseaux et les forces navales qui s'y trouvaient en assez grand nombre, attira l'attention de l'ennemi. Il comptait piller, dévaster les magasins, les arsenaux, la fonderie ; il aurait brûlé, fait sauter ce qu'il n'aurait pu emporter : les chantiers, les cales, les ateliers, les bâtimens de toute espèce ; il eût encombré la Charente et mis ce port hors d'état d'être rétabli, au moins sans de fortes dépenses. L'exécution du projet paraissait opportune : l'entrée du

port était défendue par deux vaisseaux seulement, et les troupes destinées à la défense de la ville n'étaient pas encore arrivées. En outre, les hautes marées secondaient l'une et l'autre entreprise, et Rochefort, sans fortifications et sans défenseurs, semblait une proie facile. Les renseignemens nécessaires à ce projet avaient été fournis par des gens du métier dignes de confiance, et un certain capitaine Clerke avait fait un plan détaillé de la ville et du port de Rochefort, qu'il avait vu et visité en 1754, avec la permission du gouverneur.

Le 20 septembre, la flotte britannique se montra dans les parages du pertuis d'Antioche. Le même jour, repoussée par les vents, elle fut jetée au large et ne reparut, le lendemain 21, que pour donner à pleines voiles dans le pertuis et dans la rade des Basques. Le 23, l'avant-garde de la flotte, conduite par *le Magnanime*, capitaine Lowe, s'avança vers l'île d'Aix, le seul point un peu fortifié de la côte. Le reste de l'armée resta mouillé à deux lieues environ de l'île. Après une belle défense, dans laquelle *le Magnanime* fut très maltraité, le fort se rendit aux Anglais.

Cette conquête, qui en présageait d'autres plus faciles, aurait dû encourager l'ennemi et lui donner le désir de

profiter de la négligence, de la confusion et du découragement qui régnaient parmi les Français; mais il manqua de cœur, il parut céder à une terreur difficile à s'expliquer toutes les fois qu'il fut question de descendre à terre. Ces irrésolutions et ces craintes chimériques sauvèrent Rochefort.

Le marquis de Langeron parvint à mettre les abords de la ville en état de défense, et la nouvelle que le maréchal de Senneterre, qui couvrait La Rochelle, s'apprêtait à voler au secours des habitans, fit renaître la confiance dans tous les cœurs. A leur tour les ennemis se découragèrent; en vain essayèrent-ils de bombarder les forts, les galiotes ne purent les approcher d'assez près; il fallut songer à se retirer. Le 1er octobre, la flotte britannique disparut de nos rivages sans avoir fait autre chose que conquérir un rocher, jeter des bombes inutiles, et enlever des barques et un canot où se trouvaient des dames de La Rochelle, que les vainqueurs renvoyèrent galamment.

A la nouvelle de cette échauffourée, l'Angleterre fut indignée. On demanda l'emprisonnement des généraux, et le peuple ameuté les menaça du même sort que l'infortuné Byng. Le ministère anglais, pour calmer les esprits, se décida à faire une seconde expédition beau-

coup plus considérable : vingt-huit vaisseaux armèrent, et vingt-quatre mille hommes réunis à Portsmouth durent embarquer sur la flotte. Pour encourager l'armée, lord Anson, célèbre par ses combats et son voyage autour du monde, fut chargé du commandement général de l'armée. Il avait sous ses ordres le vice-amiral Knowles, et Hawke, qui avait appareillé depuis quelques jours des ports d'Angleterre pour croiser entre Rochefort et Brest, afin d'observer les mouvemens des escadres françaises.

Les troupes de terre étaient commandées par le duc de Marlborough. Ce nom semblait de bon augure aux soldats et leur inspirait une grande confiance. Anson sortit de Portsmouth au printemps, rallia la division de l'amiral Hawke et se dirigea sur Saint-Malo. Le gouvernement anglais, instruit de tout ce qui se passait en France, n'ignorait pas le dénûment où se trouvait la province de Bretagne. La prise de Saint-Malo lui semblait facile et l'importance de cette ville était immense. Avec de bonnes fortifications, la possibilité des ravitaillemens, on aurait fait de ce port une espèce de Gibraltar qui eût pesé sur notre pays, comme le premier pèse encore sur l'Espagne. Heureusement le courage et le patriotisme des Bretons parèrent aux difficultés de la

situation et sauvèrent encore une fois cette noble ville, l'épouvante du commerce britannique.

Les ennemis débarquèrent sans obstacle à Cancale, où ils passèrent vingt-quatre heures à se retrancher. Leur camp une fois fait, ils marchèrent sur Paramé et Saint-Servan, faubourg de Saint-Malo, situé au bout de la digue qui joint la ville à la terre-ferme. Les Anglais y établirent une batterie pour battre la porte de Dinan; mais déjà les Malouins s'étaient mis en état de défense, et leurs remparts garnis de canons faisaient un feu terrible sur l'ennemi. La batterie anglaise venait d'être démontée; le duc de Marlborough voulut en établir une autre du côté des moulins du Sillon, mais le feu de la place fut si bien dirigé, que, désespérant de pouvoir réussir, ses troupes se retirèrent à Paramé, brûlant dans leur retraite la boulangerie et la corderie de Saint-Servan, tandis que les vaisseaux détruisaient les navires qui se trouvaient dans le port et la rade de Solidor.

Le duc d'Aiguillon, chargé de la défense des côtes de Bretagne, observait, avec quelques faibles détachemens, les mouvemens de l'ennemi. S'apercevant de la retraite un peu désordonnée des Anglais sur Paramé, il se glissa habilement entre l'ennemi et la ville, et parvint à y entrer avec un détachement du régiment de Talaru et cin-

quante dragons à pieds. Ce petit renfort permit de faire plusieurs sorties heureuses. Les Anglais, déconcertés d'une résistance à laquelle ils ne s'attendaient pas, et craignant d'être coupés par le duc d'Aiguillon, qui, du poste de Dinan, se disposait à attaquer leurs retranchemens de Cancale; sachant, en outre, que plusieurs régimens venaient, à marche forcée, au secours de la ville, se rembarquèrent précipitamment.

De Saint-Malo l'amiral Anson se dirigea vers le Havre, puis vers Cherbourg.

Sur les sept heures du matin, le 28 juin, les Anglais entrèrent en rade et firent mine de vouloir s'emparer du fort de l'abbaye de Sainte-Anne. Le comte de Raymond et le duc d'Harcourt, par leurs sages dispositions, les forcèrent à la retraite. L'amiral Anson, après ces vaines tentatives, retourna en Angleterre, prit de nouvelles troupes et revint sur les côtes de France avec le prince Édouard, fils du roi. Le gouvernement espérait, par la présence d'un prince du sang, donner une nouvelle activité à l'expédition.

Le 7 août, Anson reconnut Cherbourg et exécuta le débarquement de ses troupes à la baie du Marais, deux lieues ouest de la ville. Les troupes françaises, trop peu nombreuses, s'opposèrent en vain à la des-

cente, elles se retirèrent sous Valogne. Cherbourg, sans moyens de défense, se rendit aux Anglais, qui élevèrent aussitôt des retranchemens comme pour s'y maintenir; mais apprenant l'arrivée prochaine du maréchal de Luxembourg, ils se rembarquèrent, non sans avoir dévasté la campagne, comblé le port, pillé la ville et arraché de leur patrie des familles entières de matelots.

Après ce coup de main digne d'un chef de pirates, l'amiral Anson se porta vers les côtes de Bretagne, et mouilla en septembre à la hauteur du cap Fréhel. Le lendemain, 3 du mois, huit mille hommes, sous les ordres du duc de Marlborough qui servait de guide au jeune prince Edouard, furent mis à terre, et brûlèrent, dans la nuit du 4 au 5, deux barques de pêcheurs. Le duc d'Aiguillon, à cette nouvelle, se rendit à Lamballe où il fixa son quartier-général; de là il s'avança jusqu'à Saint-Briac, et ordonna aux grenadiers du régiment de Boulonnais, auxquels se joignirent les milices du pays, d'observer les ennemis et de les harceler sans leur donner un instant de repos. Ces derniers avaient employé les journées du 6 et du 7 à faire de solides retranchemens; puis, le 8, ils se portèrent sur Saint-Jacut. Au passage du Guildo, M. Riourt de Villaudrain, à la tête de quatre-

vingts volontaires, leur donna beaucoup de peine; le 10 cependant l'ennemi entra à Matignon et y campa.

Mais déjà les Bretons, avertis de la descente de l'ennemi, venaient de toute part grossir le faible détachement affecté à la défense du pays. Le 11, les Français prirent l'offensive, et l'ennemi commença à opérer sa retraite sur Saint-Cast. MM. du Broc, de Ballerey et d'Aubigny les suivirent l'épée dans les reins. Arrivés à Saint-Cast, les Anglais commencèrent à embarquer; leur arrière-garde se forma en ordre de bataille sur la plage dans le fond de l'anse, derrière des palissades de trois pieds de hauteur. Nos troupes eurent en cet endroit un feu très vif à supporter de la part de sept frégates et de quatre corvettes et bricks. Huit canons, envoyés par le duc d'Aiguillon, firent un feu meurtrier sur l'arrière-garde anglaise. Le désordre gagna les rangs de l'ennemi. M. d'Aubigny, chargé du commandement de l'aile gauche, ordonna la charge à la baïonnette. Sa troupe, sans ordre, mais guidée par son courage, s'avança à cinquante pas des Anglais malgré le feu des vaisseaux. Un accident de terrain qui le mettait à l'abri de l'artillerie ennemie, permit à M. d'Aubigny de faire halte et de reformer les rangs. Sa troupe rangée, il commanda la charge et se rua au cri de *vive le roi* sur les batail-

lons anglais. Ils n'étaient que trois cents, mais leur audace semblait avoir triplé leur nombre; les Anglais perdirent contenance et se débandèrent en jetant leurs armes. Partout on n'entendait que le cri des fuyards qui disaient : « Miséricorde, brave France! » Quelques soldats anglais seulement défendirent les retranchemens, qui furent bientôt emportés.

Ce ne fut plus alors qu'une affreuse déroute : les uns, et c'était le plus grand nombre, coururent à leurs chaloupes échouées à la pointe de l'anse; d'autres se précipitèrent dans l'eau pour gagner à la nage les vaisseaux; les plus braves, qui avaient défendu les retranchemens, imploraient la pitié de nos soldats. Mais ceux-ci, dont le nombre augmentait sans cesse, et que le feu des vaisseaux exaspérait, frappaient impitoyablement. M. d'Aubigny eut de la peine à faire des prisonniers. De trois mille hommes qui formaient l'arrière-garde anglaise, mille furent tués, huit cents se noyèrent, le reste fut pris. Trente officiers de marque se trouvèrent au nombre des prisonniers; pas un Anglais ne put atteindre les vaisseaux. A une heure de l'après-midi le feu avait cessé partout, et lord Anson, humilié d'une défaite si complète, appareilla en toute hâte pour rentrer dans ses ports, et quitter le commandement des armées qu'il ne

devait plus reprendre. Cette dernière expédition de l'amiral Anson ternit une gloire justement acquise par ses combats et ses navigations aventureuses.

Durant le cours de cette guerre de Sept-Ans, les troupes de terre, anglaises et françaises, mal commandées, furent, en général, au dessous de leur réputation d'habileté et de courage. Après la capitulation de Closterseven, il fallut que le grand Frédéric envoyât un de ses meilleurs généraux à l'armée anglaise, démoralisée par ses revers, pour lui faire reprendre courage, et pour profiter de l'insouciance de nos généraux, trop confians dans une foi jurée par l'Angleterre.

Le mauvais succès des entreprises des Anglais sur nos côtes ne fit que rendre plus ardente leur volonté de régner sur les mers. En France, ce fut le contraire qui eut lieu : le manque de fonds, le désordre mis dans le département de Rochefort par l'apparition de l'ennemi à l'île d'Aix, le découragement du commerce livré à la merci des Anglais, l'absence de vaisseaux bons et fins voiliers, car la plupart se trouvaient hors d'état de tenir la mer, la disette complète d'approvisionnemens, enfin la funeste épidémie qui avait enlevé, en trois mois de temps, dans la ville de Brest, trois mille six cent vingt et un hommes de l'escadre du comte Dubois de la Mothe,

toutes ces causes obligèrent le ministère français, dans l'impuissance où il se trouvait d'équiper des forces considérables, à recourir aux ruses de guerre, à remplacer la grande guerre maritime, la seule qui soit rationnelle, par la plus mesquine des petites guerres, par une sorte de jeu où la suprême habileté consistait à bien se cacher.

C'est ainsi que M. de la Clue, avec six vaisseaux, voulant se rendre en Amérique pour y ravitailler l'île Royale et les Antilles, se trouva bloqué à Carthagène où il avait relâché. Le marquis Duquesne, chargé de la difficile mission de le dégager, s'en acquitta mal. Commandant trois vaisseaux et une frégate, il fut surpris en vue de Carthagène et contraint à rendre le vaisseau *le Foudroyant* qu'il montait. *L'Opiniâtre*, qui fut également pris, fit une magnifique défense et permit aux deux autres d'échapper. L'amiral anglais Holbourne, qui commandait en cette occasion, croisait dans la Méditerranée, tandis que l'escadre du vice-amiral Hawke stationnait dans le golfe de Biscaye, sans compter d'autres divisions qui observaient Brest et le canal, prêtes à s'emparer des navires qui s'aventureraient dans ces mers devenues anglaises.

Cependant, malgré tant de difficultés, de contretemps,

de malheurs et de fautes, nos colonies du nord reçurent de nombreux approvisionnemens. Si le vaisseau *le Raisonnable*, de la division du marquis Desgouttes, fut pris, l'escadre de M. de Beaussier, forte de quatre vaisseaux et d'une frégate, échappa à la poursuite de l'ennemi et arriva sans perte à Louisbourg. On regarda cette navigation comme très heureuse, et M. de Beaussier, en mouillant à Louisbourg, était loin de prévoir que ce succès cachait pour lui un revers.

Après le départ d'Anson pour les côtes de France, le vice-amiral Boscawen avait appareillé de Porthsmouth pour la Nouvelle-Angleterre, avec une flotte formidable et de nombreux transports portant seize à vingt mille soldats aguerris. Ses instructions étaient celles d'Holbourne; l'île Royale et le Canada étaient toujours le but, le point de mire de l'ambition anglaise.

Boscawen songea d'abord à l'île Royale. Le 2 juin 1758, ayant reconnu la terre, il mouilla le même jour dans la baie de Gabarus. Comme on lui avait fait parvenir plusieurs avis, relativement à l'impossibilité de la descente sur un rivage qu'on représentait comme bien gardé et bien fortifié, et sur les dangers qu'il y aurait à faire manœuvrer des vaisseaux dans des lieux inconnus à ses pilotes, il voulut consulter ses officiers sur cette entre-

prise. Déjà la majorité du conseil paraissait disposée à ajourner tout projet de descente, quand le vieux capitaine Fergusson, qui avait toute sa confiance, lui dit : « Point de conseil de guerre ; pour votre propre honneur, pour la gloire de votre pays, déployez l'autorité dont vous êtes revêtu, ne la compromettez pas par une pusillanimité dangereuse, par des discussions incertaines ; rappelez-vous ce qui s'est passé à Minorque, à Rochefort et même à Halifax, et ne perdez point à délibérer un temps précieux lorsqu'il faut agir. » Ce noble langage décida l'amiral, il déclara sa ferme résolution de rester dans la baie jusqu'à l'entier accomplissement de ses instructions. Dès lors il n'y eut plus d'obstacles pour ces hommes, chez qui la détermination du chef doublait le courage ; la descente s'effectua, non sans obstacles, car on avait affaire à l'impétuosité française, et il fallait gravir un roc à découvert et s'y établir malgré le feu des batteries de l'île.

Dès que les assiégés virent les Anglais en possession du rivage, ils prirent l'unique parti qui leur restait, ils s'enfermèrent dans Louisbourg. Le gouverneur, M. de Drucourt, capitaine de vaisseau, se défendit avec une intrépidité digne d'un meilleur sort. Sa femme ne cessa d'encourager les soldats ; toujours sur les rem-

parts, elle distribuait de l'argent aux troupes et pansait les blessés. On rapporte même qu'elle tira trois coups de canon sur les assiégeans. Une si belle résistance aurait dû sauver la colonie, si des secours attendus de France et de Québec fussent arrivés ; mais ne voyant rien venir, et, pressé de plus en plus par les ennemis, M. de Drucourt se rendit aux supplications des habitans et signa une capitulation honorable le 17 juillet. La perte de l'île Royale entraîna celle de la division de M. de Beaussier, qui fut brûlée ou prise durant les opérations du siége.

Le comte Duchaffault courut aussi les plus grands risques ; mais son courage et sans doute sa bonne fortune le firent triompher de tous les obstacles.

Ce chef d'escadre, déjà connu par son beau combat de *l'Atalante*, était parti de l'île d'Aix le 2 mai pour Louisbourg, avec une division de six vaisseaux et des troupes (1). Dans sa relâche au Fort-Royal, le 29 mai, il

(1) DIVISION DUCHAFFAULT.

Le Dragon.	64 canons.		Comte Duchaffault.
Le Belliqueux.	64	—	Comte de Martel.
Le Brillant.	56	—	De Saint-Médard.
Le Sphinx.	64	—	De Veuve-Turgot.
Le Hardi.	64	—	De Latouche-Tréville.
Le Zéphir.			D'Arsac de Ternay.

apprit les événemens du siége de cette ville; en même temps il reçut de Québec de nouvelles instructions qui lui prescrivirent de laisser une partie de ses troupes à la Martinique et de porter le reste à Québec où il devait se rendre en toute hâte. Le gouverneur du Canada n'était pas sans inquiétude sur son propre sort, et il pensait que la prise de l'île Royale allait exciter l'amiral Boscawen à tout tenter. M. Duchaffault appareilla le 10 juin du Fort-Royal et alla mouiller le 11 juillet à Québec. Ayant passé plusieurs semaines dans la rivière, il n'en sortit que lorsqu'il fut sûr que l'ennemi n'avait aucun dessein sur la colonie. Le 9 septembre il fit voile pour la France.

La traversée paraissait devoir être paisible, les ennemis étant à peu près tous rentrés dans leurs ports, quand, le 27 octobre, *le Hardi* aperçut et bientôt amarina un corsaire de vingt-six canons. Il ventait bon frais du sud. Vers deux heures et demie de l'après-midi, le vaisseau *le Sphinx*, qui était en tête, signala neuf voiles. Le comte Duchaffault se forma en bataille et continua sa route. A quatre heures, les deux escadres se trouvè-

La Brave.	
La Mignonne.	Sauvage.
Deux flûtes.	

rent à une lieue de distance. Les Anglais, sous le vent, comptaient sept vaisseaux de ligne. M. Duchaffault comprit que la fuite n'était ni honorable ni possible; il jugea que, dans cette occasion, la témérité était de la prudence; il gouverna donc sur les Anglais, et le combat commença bientôt avec vivacité. Cependant, soit à cause de la grosseur de la mer, soit plutôt par suite de la faiblesse de ses équipages, l'ennemi diminua son feu. Duchaffault conçut l'espoir de capturer quelques uns de ces vaisseaux; il ordonna de redoubler d'efforts. Les Anglais, pressés vivement, plièrent, et la déroute devint générale; les Français les chassèrent avec beaucoup de vigueur. Au moment où l'espoir d'atteindre l'ennemi remplissait d'ardeur et de joie toute la division française, le grand hunier du *Dragon* fut emporté; les vaisseaux français, se trouvant dans l'impossibilité de joindre les Anglais, reprirent leur route pour France; mais un coup de vent les dispersa, et ils ne mouillèrent à Rochefort que le 31 octobre.

Les conjectures de M. Duchaffault se réalisèrent. L'amiral Boscawen, après la conquête de l'île Royale, se dirigea vers le fleuve Saint-Laurent, où il débarqua un matériel considérable et toutes ses troupes. Comme il jugea la saison trop avancée pour rien entreprendre de

décisif, il remit au printemps suivant l'exécution de ses desseins et il fit route pour l'Angleterre. A son arrivée, les hommages de ses concitoyens et les faveurs d'un gouvernement, qui savait récompenser à propos, lui firent oublier l'heure de la retraite qui avait sonné pour lui, et lui inspirèrent le désir de conserver son commandement.

Avec ses nouvelles conquêtes l'Angleterre étendit son ambition. L'île Royale, à peine conquise, non seulement elle songea à s'emparer de l'Amérique septentrionale, mais aussi à envahir nos îles à sucre.

La Martinique fixa d'abord son attention. Cette île, si importante par sa position, était pourvue d'approvisionnemens et servait de refuge et de port d'armement à une multitude de corsaires qui désolaient, presque impunément, le commerce ennemi.

Les archives de l'amirauté anglaise font monter les pertes éprouvées dans la mer des Antilles, par les négocians de la Grande-Bretagne, à quatorze cents navires pris ou détruits. Pour satisfaire aux exigences du commerce, le cabinet de Saint-James ordonna au commodore Moore, arrivé récemment à Antigoa avec cinq vaisseaux, une frégate et des transports portant huit mille hommes de troupes commandées par le général Hopson, de faire la conquête de cette île.

Le 16 janvier 1759, Moore, ayant choisi son point de descente, débarqua Hopson et sa troupe; mais, repoussé vigoureusement, Hopson se rembarqua précipitamment. Moore alors dirigea ses efforts contre la Guadeloupe, qui fut conquise après un blocus de trois mois.

Tandis que ces événemens avaient lieu, le vice-amiral Saunders était chargé de poursuivre au Canada les succès de Boscawen, son ami et son compagnon d'armes. Celui-ci était parti d'Angleterre pour prendre le commandement de l'escadre anglaise dans la Méditerranée.

Saunders et le général Wolf, Allemand au service d'Angleterre, ne tardèrent pas à se montrer dignes de la confiance du gouvernement anglais en formant le siége de Québec.

Les Canadiens défendaient depuis long-temps pied à pied le sol de leur pays. Malgré la supériorité des forces britanniques et l'habileté des chefs qui les commandaient, Montcalm soutenait avec courage et bonheur le drapeau de la France. Il venait de remporter, près du fort Carillon, une victoire complète sur l'ennemi; M. de Ligneris avait également battu les Anglais du côté du fort Duquesne. Ces avantages, qui auraient dû nous assurer la possession du Canada, furent la cause de nos malheurs. Le gouvernement anglais, indigné de se voir arrêter dans ses projets

par une poignée de soldats, leva des armées si nombreuses, qu'à moins de prompts secours la perte de la colonie semblait inévitable. A l'arrivée de Saunders et de Wolf, qui eut lieu en juin 1759, l'armée anglaise comptait au moins quarante mille hommes répandus dans tout le pays, et la flotte se montait à vingt-huit vaisseaux et frégates.

En vain le marquis de Vaudreuil, M. de Montcalm et tous les principaux colons, prévoyant le siége de Québec, avaient sollicité des secours de France; le défaut d'argent, l'incurie du ministère, qui ne sut ou ne put expédier des forces suffisantes, réduisirent les Canadiens à la dernière extrémité. Bientôt les incertitudes et le découragement du marquis de Vaudreuil, tout un ensemble de fautes et de malheurs ne fit que hâter le dénoûment prévu. On envoya bien au Canada de légers secours, mais que pouvaient faire quelques détachemens de plus contre les forces quintuples de l'ennemi?

Les Anglais, sous les ordres de Wolf, parurent alors devant Québec; le vice-amiral Saunders alla mouiller à l'entrée du fleuve.

Les Canadiens, pour empêcher le bombardement de la ville, événement qu'ils redoutaient le plus, avaient préparé, dans la rade, huit brûlots, dernier moyen de

résistance. Le 27 juin, l'amiral Saunders jeta l'ancre à l'île d'Orléans, et mit à terre, dans le haut de l'île, quelques détachemens de soldats. Cette opération était à peine terminée que, dans la matinée du 29, les Canadiens dirigèrent les huit brûlots contre la flotte britannique. Elle courait risque d'être incendiée, d'autant plus que l'ennemi ne s'attendait pas à une pareille attaque ; mais le cœur manqua à la plupart des officiers chargés de conduire les brûlots, ils se hâtèrent trop d'y mettre le feu et de les abandonner au courant. Les ennemis revinrent aisément d'une première surprise et purent se garantir du danger.

Cependant les habitans de Québec comptaient sur les difficultés que présente la navigation du fleuve, quand on le remonte, pour empêcher la flotte anglaise de venir jusque devant la ville. Le seul passage qui existe pour les vaisseaux, appelé *la Traverse-du-Nord*, fut privé de ses balises et d'autres marques qui servaient à indiquer la direction du chenal. Ces précautions n'arrêtèrent pas un ennemi qui avait d'excellens pilotes, il vint mouiller jusque dans le bassin. Cependant les obstacles multipliés que le temps, les lieux, le courage des Canadiens opposèrent aux armées de terre et de mer, prolongèrent le siége de six semaines.

Le 12 septembre, pendant que notre armée bordait les retranchemens devant le camp, à deux heures du matin quatre cents Anglais trompèrent et surprirent nos postes qui étaient entre Sillery et la ville; ils montèrent par un endroit fort escarpé et arrivèrent sur la hauteur sans être vus. Les Français ne s'aperçurent de cette manœuvre qu'une heure avant le jour, et lorsqu'une partie de l'armée anglaise était déjà maîtresse du terrain. Les coups de fusil avertirent la ville avant les courriers. M. de Montcalm, prévenu trop tard, rassembla les troupes au nombre de trois mille hommes, ne laissant que six cents hommes dans l'anse de Beauport, et se porta audacieusement au devant de l'ennemi, bien supérieur en forces et dont le nombre grossissait à chaque instant. L'action eut lieu près du cap Diamant, le 13 septembre; les deux généraux Wolf et Montcalm y furent tués. Wolf, frappé le premier, mourut en remerciant Dieu de la victoire; Montcalm ne lui survécut que pour être témoin de la déroute des siens. Atteint mortellement pendant la retraite, il ne songea, tout le temps de son agonie, qu'au salut de la colonie et voulut ramener l'armée au combat. Cet avis, pour lequel opinait M. de Vaudreuil, et qui aurait peut-être rétabli les affeires, fut combattu par le conseil de guerre; et malgré

l'arrivée de M. de Bougainville avec un renfort de mille soldats, l'on s'éloigna de dix lieues. Le chevalier de Levy accourut pour remplacer Montcalm, blâma cette faiblesse et se prononça pour des mesures énergiques. C'est en vain que l'on se détermina à suivre ses avis: Québec, foudroyé par l'artillerie des vaisseaux, venait de se rendre, le 18 septembre.

Cette perte cruelle pour la France fut le salut du convoi qui se rassemblait à l'île de Saint-Domingue. L'ennemi, absorbé par les événemens du Canada, négligea de le surveiller sérieusement, ce qui lui permit d'appareiller de Saint-Domingue, en octobre, sous l'escorte de quatre vaisseaux et deux frégates commandés par le comte de Kersaint (1).

Le contre-amiral anglais Forrest se trouvait, dans ce moment, au large de l'île avec cinq vaisseaux, deux frégates et plusieurs corsaires, que l'espoir du butin tenait dans ces parages. Le reste de son escadre croisait dans les environs des Caïques.

Dès que ses croiseurs eurent signalé à l'amiral an-

(1)

DIVISION FRANÇAISE.		DIVISION ANGLAISE.
L'Intrépide.	Comte de Kersaint.	La Princesse Auguste.
L'Opiniâtre.	»	L'Edimbourg.
Le Sceptre.	M. de Clavel.	Le Dreagnougt.
		Le Greenwich.

glais la sortie du convoi français, il accourut aussitôt à sa rencontre, et, l'ayant trouvé le 21 octobre, il gouverna à pleines voiles sur lui. Le comte de Kersaint, déterminé à sauver le convoi, à quelque prix que ce fût, se rangea en bataille; mais, à son étonnement, Forrest, après s'être approché à bonne distance, vira de bord et se dirigea vers les Caïques. L'amiral anglais s'était-il trompé sur la force réelle de la division française et espérait-il se faire poursuivre jusqu'à la croisière de ses autres vaisseaux? Quoi qu'il en soit, le comte de Kersaint continua sa route et se tint sur ses gardes.

Vers trois heures et demie les Anglais, qui couraient la bordée de terre, mirent en panne; puis, après un signal de leur amiral, ils arrivèrent grand largue sur le convoi français.

Forrest, ne pouvant engager le comte de Kersaint à une chasse imprudente et sans but, avait résolu de le combattre. Il trouva la division du comte de Kersaint bien formée en bataille et au vent des marchands. L'action commença à quatre heures un quart.

Dès la seconde volée de l'ennemi, le comte de Kersaint fut dégréé de ses deux huniers et de son perroquet de fougue. Les canons ennemis vomissaient des boulets enchaînés et des artifices qui manquèrent de

mettre le feu dans plusieurs parties du vaisseau. M. de Kersaint fut blessé. Sa situation devenait de plus en plus critique, deux vaisseaux ennemis le canonnaient sans relâche; deux des siens, dont un était *l'Opiniâtre*, furent près de l'aborder en voulant le secourir. Le péril augmentait quand *l'Opiniâtre* et *le Sceptre* parvinrent à passer de l'avant au vaisseau *l'Intrépide* et changèrent la face du combat. Le feu sembla redoubler de vivacité; *l'Opiniâtre* surtout se fit remarquer par l'audace de sa manœuvre et le jeu de son artillerie.

Sur ces entrefaites, l'amiral Forrest, pour décider la victoire en sa faveur, chercha, à l'aide du *Greenwich* et de *l'Edimbourg*, à envelopper *l'Intrépide*; mais la ligne française, bien serrée et faisant un feu terrible, l'eut bientôt contraint à abandonner son dessein. — On combattit alors à portée de fusil; puis, comme si l'ennemi eût renoncé à l'espoir d'entamer notre ligne, il serra le vent et s'éloigna : « *L'Opiniâtre* et moi, dit le comte de Kersaint, étions dégréés à ne pouvoir manœuvrer. La mer était grosse, et il y avait apparence de mauvais temps. Avec leurs mitrailles enchaînées et tous leurs artifices, dont les Français auraient horreur de se servir, ils nous ont dégréés, et puis ils nous ont fui à toutes jambes. »

Notre nation, toujours trop chevaleresque, n'a jamais assez tenu aux moyens matériels, qui, pourtant, aident si puissamment l'intelligence et le courage.

M. de Kersaint pouvait, dit-on, s'emparer du vaisseau *le Dreagnought* qui était démâté; mais, fidèle à ses instructions, qui lui prescrivaient de sauver avant tout le convoi, il continua sa route et gagna heureusement les ports de France. MM. de Moellien, de Clavel et de Foucault s'acquirent de la gloire dans ce baeu combat.

L'heureuse arrivée de la flotte marchande causa autant de surprise que de joie au commerce. On voit combien les événemens de ce genre étaient rares dans une mer sillonnée par les escadres anglaises.

CHAPITRE X.

Malheureuses expéditions. — Dépérissement de nos institutions maritimes. — Comment une marine succombe. — Entreprise contre l'Angleterre. — Pitt. — Boscawen. — M. de la Clue perd un temps irréparable. — Il est abandonné par plusieurs vaisseaux près de Gibraltar. — Journée funeste.

Les malheureuses expéditions qui eurent lieu dans l'Océan, cette année, sont bien significatives pour les esprits qui comptent pour quelque chose l'expérience du passé. S'ils voient avec indignation ou douleur des actes d'indiscipline, d'inexpérience et de découragement parmi les chefs, tout en leur jetant un blâme sévère, ils ne pourront se défendre d'un sentiment d'intérêt pour ces amiraux et ces capitaines qui, n'étant

plus guidés par la législation ferme et vigoureuse de Colbert, abandonnés par leur propre gouvernement, retenus dans nos ports, après leurs revers, par la conscience de leur infériorité, manquèrent à l'honneur de la France.

N'était-il pas en effet surprenant que, jusque là, malgré la presque certitude de la défaite, nos amiraux, nos capitaines et nos équipages n'eussent pas encore failli sur un champ de bataille qu'ils considéraient avec raison comme leur tombeau et comme la ruine de leur arme? Quel est le peuple qui peut subir des défaites multipliées pendant deux guerres consécutives, sans que la démoralisation ne finisse par gagner ses meilleurs hommes de guerre? Un seul désastre a souvent abattu une grande nation. Et la position de nos marins était plus mauvaise que celle d'un peuple qui, au moins, ne s'abandonne pas lui-même. Ecrasé sous le poids de leur propre malheur, étrangers pour ainsi dire dans une patrie qui les condamnait sans les entendre, ils n'osaient compter ni sur la sympathie de leurs concitoyens, ni sur l'avenir pour les venger.

A cette époque de décadence, toute grande victoire navale devenait impossible pour des hommes placés sous l'empire de telles impressions.

Sans revenir sur ce qui précède, disons hautement que toute marine qui, au commencement d'une guerre, abandonne par nécessité ou par calcul la mer à l'ennemi, prépare sa ruine. Ce n'est qu'à la mer que tous les moyens de succès peuvent être appliqués, et que les armées navales obtiennent dans leurs mouvemens comme dans leur action, cet ensemble qui donne la victoire. Une flotte qui ne tient pas la mer, et qui s'équipe dans un port pour aller immédiatement après combattre l'ennemi, ressemble à ces armées de barbares dont l'extrême bravoure venait se briser contre la discipline et l'ensemble des légions romaines.

Avec une marine qui reste dans ses ports, on pourra de temps à autre obtenir l'avantage dans quelques combats particuliers, parce qu'alors il arrive qu'un capitaine supplée à tout ce qui lui manque, par son courage et son habileté; mais, dans les grandes batailles, où la victoire ne résulte que du concours et de l'harmonie de mille détails qui forment l'ensemble de la puissance navale, il serait insensé de compter sur des succès impossibles.

Colbert, qui comprenait tout, voulait que la marine de France fût pratique, qu'elle s'exerçât dans la Méditerranée et dans la Manche, les deux mers par excel-

lence pour former des marins, avant d'en venir aux mains avec les ennemis. A dater de 1744, nos marins s'écartèrent entièrement des voies indiquées par le grand ministre. N'étant pas en force, la plupart du temps, pour lutter contre les escadres anglaises, ils gardèrent leurs ports, perdirent la pratique de la mer ou ne l'acquirent pas, tandis que les Anglais, forcés de bloquer nos côtes, se formèrent vite à cette rude école. L'avantage du nombre et de l'expérience était pour les Anglais ; la supériorité morale, qui en est la conséquence, devait aussi leur appartenir. C'est ce que l'on vit, en effet, en 1759.

Les tentatives des Anglais sur nos côtes avaient fait concevoir à la cour de Versailles un projet de représailles. D'ailleurs, dans cette situation d'infériorité maritime, l'invasion de l'Angleterre que l'on méditait, et pour laquelle on se consumait en préparatifs immenses, était peut-être le seul parti à prendre.

En conséquence, un corps de troupes, sous les ordres du brave Chevert, fut réuni sur le littoral de Normandie; un autre, plus considérable, se forma en Bretagne, commandé par le duc d'Aiguillon. Comme les vaisseaux de l'Océan n'étaient pas en nombre pour protéger l'entreprise, on résolut de leur adjoindre tous ceux que le

port de Toulon pourrait fournir. Douze vaisseaux et trois frégates s'armèrent dans ce dernier port, et furent confiés au vice-amiral de la Clue, marin de peu d'expérience, brave sans doute, mais au dessous de la position difficile qui lui était faite. Ces apprêts ne pouvaient échapper au cabinet anglais, qui était généralement instruit des secrets du ministère français. Comme, pour le moment, l'escadre de Toulon était seule à craindre, car la flotte de Brest ne se trouvait pas à moitié équipée, le vice-amiral Boscawen, mouillé à Gibraltar, reçut l'ordre d'empêcher l'entrée de M. de la Clue dans l'Océan.

Une flotte considérable se tint prête à Portsmouth pour aller surveiller nos vaisseaux de Brest.

Pitt, qui connaissait le chiffre exact de notre escadre de la Méditerranée, ne négligea pas de mettre du côté de son pays la supériorité du nombre; Boscawen appareilla pour les côtes de Provence avec quatorze vaisseaux, dont deux à trois ponts, et quelques frégates. Il se présenta vers la mi-juin à l'entrée de la rade, et essaya de brûler deux vaisseaux qui se trouvaient mouillés en grande rade. Il faisait calme plat; les premiers vaisseaux anglais dérivèrent sous les forts et reçurent de fortes avaries sans pouvoir exécuter leur dessein. Cet accident et un coup

de vent du large contraignirent l'amiral Boscawen à se retirer à Gibraltar pour se réparer. Afin d'éviter toute surprise, deux de ces frégates reçurent l'ordre de croiser, l'une sur la côte d'Espagne, et l'autre du côté de l'Afrique.

Tandis que les Anglais se dirigeaient vers le détroit, M. de la Clue perdait un temps irréparable dans des détails secondaires. Sa grande circonspection, quand l'ennemi vint le braver jusque dans la rade de Toulon, était de la prudence véritable. Avec des vaisseaux à peine équipés, il eût été inexcusable d'aller affronter un ennemi exercé. Cette considération, dont il semblait être pénétré, aurait dû le faire passer sur des détails infimes d'armement et lui donner l'activité indispensable pour l'emporter sur son adversaire. Appareiller sans délai, se mettre sur la trace de l'escadre anglaise maltraitée par les vents, franchir le détroit pendant la nuit, c'était la marche naturelle à suivre.

Enfin, dans les premiers jours d'août, par un temps magnifique, M. de la Clue appareilla de Toulon et s'approcha bientôt du détroit de Gibraltar.

Dans la soirée du 16 au 17, la frégate *la Gracieuse*, qui était de l'avant, signala la terre, et l'armée reconnut parfaitement les monts de Ceuta et de Gibraltar. Les

vents soufflaient de l'est, le temps était beau, tout invitait M. de la Clue à donner dans le détroit, ce qu'il fit dans l'ordre sur deux colonnes.

Quoique la nuit s'annonçât bien, une légère brume, qui grossissait sensiblement, contrariait les mouvemens de l'escadre française et surtout ceux des frégates qui étaient chargées de veiller sur l'ennemi. On doublait en silence successivement les points avancés de la montagne de Gibraltar, quand, à travers la brume, on distingua une frégate que l'on crut appartenir à la flotte britannique.

C'était en effet un des croiseurs de Boscawen qui, aussitôt après avoir reconnu l'escadre française, gouverna vent arrière sur la baie de Gibraltar, tirant de temps à autre des coups de canon pour avertir son amiral.

Comme les vents d'est fraîchissaient, M. de la Clue espéra de pouvoir doubler la baie de Gibraltar avant que l'ennemi eût eu le temps d'appareiller. Son espoir ne fut pas de longue durée. Aussitôt que Boscawen eut entendu les coups de canon, ne doutant pas qu'ils ne fussent de ses croiseurs qui l'avertissaient de la présence des Français, il leva l'ancre en toute hâte et dirigea sa route de manière à couper celle de l'escadre française. Vers les dix heures du soir il doublait les derniers courans et entrait dans l'Océan.

Pendant ce temps M. de la Clue, prévoyant que les vents d'est et d'est-nord-est, qui augmentaient d'heure en heure, ne lui permettraient pas de mouiller dans la rade de Cadix, et pensant que l'ennemi tiendrait la terre d'Espagne pour le joindre dès que le jour paraîtrait, signala à son armée la route ouest. Cet amiral, s'étant assuré que *le Redoutable* et *le Centaure*, les deux vaisseaux les plus éloignés, avaient répété le signal, gouverna à la route indiquée. A minuit, l'escadre française se trouva nord et sud du cap Spartel. M. de la Clue compta treize voiles autour de lui. Satisfait de ce qu'il voyait, il attendit le lendemain en toute sécurité. Mais la nuit, en cachant les mouvemens des vaisseaux français, servit de prétexte à l'ignorance ou à la trahison; quand le jour parut, au lieu de toute son armée qu'il comptait trouver, M. de la Clue ne vit plus que six vaisseaux, qui étaient *le Redoutable*, *le Centaure*, *le Guerrier*, *le Souverain*, *le Téméraire* et *le Modeste*. Les autres avaient disparu; quelle direction avaient-ils suivie? quel accident funeste avait pu les éloigner de leur amiral? Quelques voiles s'apercevaient dans le sud, un plus grand nombre paraissaient dans l'est et donnaient de l'inquiétude. L'amiral, abîmé dans mille réflexions tristes qui se croisaient dans son esprit, était d'une irrésolution déplorable.

Cependant il fit changer de route pour prendre celle du sud, afin de reconnaître les premières voiles aperçues : c'étaient des Suédois. Enfin, pour mettre le comble au découragement de ce malheureux amiral, les autres voiles n'étaient autres que l'armée entière de Boscawen qui venait sur lui vent arrière. M. de la Clue fit gouverner aussitôt à l'ouest, espérant encore qu'il rallierait ses vaisseaux dispersés. Mais ceux-ci l'avaient décidément abandonné, n'emportant pas, comme un de nos rois, la fortune de la France avec eux, mais bien leur propre déshonneur et celui de notre marine. Ce n'était point « par une fatalité dont on ne peut se rendre raison (1), » mais bien par indiscipline et découragement, que six vaisseaux et trois frégates se séparèrent de leur amiral.

C'est dans cet état d'affaiblissement que les sept vaisseaux français, après avoir passé successivement de l'ordre sur deux colonnes à la ligne du plus près tribord, se rangèrent en bataille à une heure trois quarts de l'après-midi, au moment où le vaisseau *le Centaure* recevait le premier feu de l'avant-garde anglaise (2).

(1) Propre expression de M. de la Clue.

(2) ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE FRANÇAISE.

Le Téméraire.	74 canons.	De Castillon.

Boscawen, en effet, depuis son appareillage de Gibraltar, avait su conserver habilement les Français. Profitant de la nuit, une de ses frégates s'était tenue au milieu de nos vaisseaux, épiant ainsi tous leurs mouvemens. Grâce à ces précautions et au vent d'est qui le favorisait beaucoup, Boscawen, que la désertion de nos

Le Redoutable.	74	—	De Saint-Aignan.
Le Modeste.	74	—	Dulac de Montevert.
Le Souverain.	74	—	De Panat.
L'Océan.	80	—	De la Clue, chef d'escadre.
Le Guerrier.	74	—	De Rochemore.
Le Centaure.	74	—	De Sabran-Grammont.

ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE ANGLAISE.

Le Namur. . . .	90 canons.
Le Culloden. . . .	74
Le Warspyght. . .	74
Le Conqueror. . .	70
Le Switfure. . . .	70
Le Prince. . . .	96
Le Newarch. . .	80
L'Intrépide. . . .	64
Le Saint-Alban. .	60
Le Gersey. . . .	60
L'Amérique. . . .	60
L'Edguard. . . .	60
Le Guernesey. . .	50
Le Portlant. . . .	50

Un des quinze vaisseaux de l'amiral anglais était resté à Gibraltar: c'était la *Princesse Louise* de 60 canons.

vaisseaux comblait de joie, put vers deux heures et demie commencer le combat.

Le Centaure, comme serre-file de la ligne française, se vit le premier attaqué des deux bords et de l'arrière. L'ennemi s'avançait vent arrière sur deux colonnes : celle de dessous le vent alla jusque par le travers *du Modeste;* l'autre colonne, plus nombreuse, porta ses efforts tout le long de notre ligne au vent. Ainsi entre deux feux, notre arrière-garde se défendit des deux bords avec un rare courage. Un vaisseau anglais qui combattait, sous le vent, *le Modeste*, fut forcé d'arriver; un autre, qui canonnait au vent le vaisseau amiral *l'Océan*, perdit ses deux mâts de perroquet; l'amiral Boscawen, monté sur le trois-ponts *le Namur*, vint prendre sa place. La canonnade devint terrible. Les équipages français, toujours pleins de bravoure, criaient *vive le roi* et jûraient de faire payer à l'ennemi une victoire que sa supériorité lui assurait. M. de la Clue les animait du geste et de l'exemple, quand soudain on le vit chanceler et tomber. Un boulet venait de lui emporter une jambe et de blesser l'autre grièvement. Ses officiers le firent porter évanoui à l'ambulance. Cependant Boscawen, dématé de son mât d'artimon et du mât de hune de misaine, se laissait culer et se voyait remplacer aussitôt

par *le Warspyght ;* car, à la gloire des capitaines anglais, le premier devoir pour eux, c'est de veiller sur la conservation de leur amiral, et c'est ainsi qu'unis par une même pensée, ils obtiennent cet ensemble qu'on cherche vainement dans nos rangs. Vers six heures du soir, le vaisseau *le Centaure*, environné d'ennemis, amena son pavillon. M. de Sabran-Grammont (1), son

(1) On prétend que M. de Sabran essaya d'aborder un vaisseau anglais, mais que celui-ci s'y refusa. Cette répugnance de l'ennemi pour une action corps à corps devrait nous servir d'enseignement et nous porter à ces attaques audacieuses qui ont fait la gloire de notre marine sous Louis XIV. Une remarque qui n'a pas été faite et qui ajoute à l'autorité de tant d'exemples de ce genre, c'est que depuis la bataille de Poitiers, où nous étions Français contre Français, jusqu'à Waterloo; depuis la bataille navale de l'Ecluse jusqu'à celle de Trafalgar, les Anglais ont triomphé de nous par les armes longues et portant loin : l'arbalète d'abord, le mousquet et le canon, et jamais par l'arme blanche, la baïonnette ou l'abordage. Les historiens anglais ont beau dénaturer les faits, les champs de bataille sont les monumens qui témoignent de cette vérité glorieuse pour nous.

Les soldats anglais font d'excellentes troupes de position : ils sont froids, calmes et persévérans. Leurs marins ont ces qualités au même degré, et ils ont eu sur nous jusqu'à ce jour une supériorité incontestable au canon, qui, en effet, demande un sang-froid que nos canonniers n'ont pas habituellement. Mais, à part cet avantage, qui est bien grand sans doute, quel peuple a, comme nous, cet élan, cet entraînement qui nous donnent presque toujours la victoire quand nous sommes corps à corps? Qu'on voie ce qui se passe dans nos armées et à bord de nos vaisseaux en temps de guerre! Toujours nos soldats et nos marins demandent la charge et l'abordage, et rien ne sied mieux, en effet, à cette

capitaine, ne se rendit qu'après des prodiges de bravoure. Assailli par trois, quatre et cinq vaisseaux, dans lesquels se trouvait Boscawen, *le Centaure* lutta quatre heures consécutives sans vouloir se rendre. A la fin, dématé, son équipage réduit au tiers, ce noble vaisseau, succombant sous ses propres efforts, baissa ses enseignes ; mais sa belle défense, en occupant l'ennemi jusqu'à la nuit, sauva l'escadre française dans cette journée funeste, mais cependant glorieuse.

Les Anglais, en effet, cessèrent le feu à la tombée du jour et tinrent le vent. Le vent continuait à souffler de l'est; les vaisseaux français dégréés, et fort maltraités, gouvernaient au nord-ouest à peu près sans observer d'ordre. *L'Océan* se trouvait au centre du peloton, ayant *le Guerrier* sous le vent et les autres vaisseaux au vent à

furie française que ces mouvemens rapides, spontanés, où tout est donné à l'ardeur, à l'enthousiasme.

Sous Louis XIV, sur la demande de M. de Seignelay, qui désirait savoir quelle était la meilleure manière de combattre les Anglais, tous les officiers interrogés ne balancèrent pas à dire et à écrire que l'abordage et les combats de très près étaient les plus favorables aux Français, ajoutant que les canonniers anglais avaient une supériorité signalée sur les nôtres. Duguay-Trouin attribue cette supériorité du canonnier anglais à ce sang-froid qui est si nécessaire pour l'artillerie. Aussi, à mesure que la marine s'est éloignée des traditions de la première époque, ses succès ont été de plus en plus rares et se sont terminés par des défaites éclatantes.

lui. A onze heures du soir, comme plusieurs vaisseaux anglais paraissaient assez près de l'escadre française, M. de la Clue, espérant les séparer du reste de l'armée britannique qui était éloignée, changea de route et porta à l'ouest-quart-nord-ouest, de manière à passer au large du cap Saint-Vincent. Sur ces entrefaites, *le Guerrier* et *le Souverain* jugèrent à propos de se réfugier à Lisbonne. Cette désertion, motivée ou non, découragea et les chefs et les équipages. Ce ne fut plus une retraite glorieuse, comme jusqu'à ce moment, mais une fuite désordonnée, que la situation où se trouvaient ces quatre derniers vaisseaux peut seule faire excuser.

L'Océan et *le Redoutable* cinglèrent sur la baie de Lagos, les autres les suivirent. Les deux premiers s'échouèrent sur la plage; *le Téméraire* mouilla entre eux deux et *le Modeste*, à quatre lieues plus loin, près du cap Saint-Vincent. Les Anglais ne tardèrent pas à arriver, et, malgré la neutralité du Portugal, ils s'emparèrent du *Téméraire* et du *Modeste;* l'*Océan* et *le Redoutable* se brûlèrent.

C'est ainsi que se termina ce combat désastreux, où l'indiscipline, le manque de patriotisme et l'oubli du devoir éclatèrent de toutes parts.

M. de la Clue méritait, par son courage et ses mal-

heurs, l'indulgence du ministère; mais comment qualifier la conduite de ceux qui, dans une nuit d'été, où il n'y a pas de complète obscurité, par un vent d'est qui était supportable, dans un canal étroit où le courant, repoussé en ligne droite de l'ouest à l'est, rend, par cela même la marche d'une escadre à peu près la même et cause peu ou point de dérive, se séparèrent du vaisseau amiral? Il n'y eut pas cependant d'enquête, toutes nos institutions alors étaient tombées en désuétude. La seule punition des coupables qui quittèrent l'armée pour se réfugier à Cadix, fut d'être sifflés par la populace des ports, tandis que M. de Sabran, à son retour, reçut partout les hommages mérités de ses concitoyens.

Mais ne confondons pas dans la même destinée les braves qui préférèrent leur devoir à leur propre sûreté. Recueillons avec empressement ce mot d'un amiral anglais, qui est le témoignage le plus flatteur qu'un homme de guerre puisse désirer. « Pendant ce combat si terrible, dit cet officier général, et dont toutes les chances étaient contre l'amiral français, il se conduisit avec une persévérance et une bravoure qui ne furent jamais surpassées. »

La cour de Versailles, à la nouvelle du combat de Lagos, ne crut pas devoir renoncer au projet d'invasion

de l'Angleterre. Les dépenses avaient été trop considérables et on avait trop fait pour reculer. D'ailleurs, comme on sentait de plus en plus le besoin de la paix et que l'évacuation du Hanovre par nos troupes devait encore la retarder, on se flatta sans doute de la conclure à Londres. Les préparatifs furent donc continués. De son côté, l'Angleterre développait tous les moyens de défense pour faire avorter les projets de la cour de Versailles. Outre les escadres qui se trouvaient déjà en mer, trois autres, sous les ordres des amiraux Rodney, Hawke et du commodore Boyce, appareillèrent des ports d'Angleterre. La première alla jeter quelques bombes sur le Havre, où s'étaient formés des magasins d'approvisionnemens et un rassemblement de bateaux plats destinés à l'embarquement des troupes ; la deuxième, la plus nombreuse, se présenta devant Brest et s'établit en croisière, attendant la sortie des Français ; enfin, le commodore Boyce stationna dans les environs de Dunkerque pour observer la division du capitaine de vaisseau Thurot. La surveillance de l'ennemi, les dommages éprouvés au Havre par l'effet des bombes qui incendièrent plusieurs magasins et beaucoup de bateaux plats, ajournèrent toute idée de départ.

CHAPITRE XI.

Thurot met à la voile pour l'Irlande. — Indécision du ministère français. — Le maréchal de Conflans. — Hawke. — Baie de Quiberon. — Déroute du maréchal de Conflans. — Issue de l'expédition de Thurot. — Combats particuliers.

Le 15 octobre 1759, Thurot, avec huit cents hommes de troupes, mit à la voile pour le nord de l'Irlande. Ses instructions lui prescrivaient de reconnaître exactement la côte, de choisir un lieu de descente favorable, de fomenter des troubles dans le pays et d'y former un parti.

Cependant, un violent coup de vent qui ravagea les côtes de Bretagne, forçait le vice-amiral Hawke de quitter

le voisinage d'Ouessant et d'aller se réfugier à Plymouth. On vit en cette occurrence à combien peu de chose tient le sort des plus formidables empires. La France, dans son impuissance, pouvait humilier la Grande-Bretagne au milieu de ses triomphes, si le maréchal de Conflans, avec ses vingt vaisseaux et les troupes, eût appareillé après ce coup de vent et gagné les terres d'Irlande. Mais cet officier général n'était pas homme à agir avec résolution et célérité, et le ministère français était trop pusillanime et trop indécis pour savoir profiter de l'occasion unique qui se présentait. D'abord la cour tint à savoir, par des navires envoyés sur la côte d'Angleterre, si l'amiral Hawke était bien à Plymouth. Le maréchal de Conflans, de son côté, jaloux de ses prérogatives, refusa de se mettre en mer qu'il ne fût armé avec tout le luxe, tout l'appareil qui étaient dus à sa haute dignité. C'est la rougeur au front qu'on lit les correspondances du ministère et de M. de Conflans sur ce grave et intéressant sujet. Un mois, un grand mois s'écoula, et pendant que nos ministres et M. de Conflans faisaient assaut de puérilité, que la France assistait à ces tristes débats sans y rien comprendre, Hawke réparait ses vaisseaux avariés par la tempête et se mettait en mesure de reprendre la mer.

Enfin, le 14 novembre, la flotte française, forte de vingt et un vaisseaux et de quelques frégates ou corvettes (1), sortit de la rade de Brest et se dirigea sur Quiberon, où l'armée du duc d'Aiguillon était campée.

(1) ESCADRE DE M. DE CONFLANS.

Le Soleil-Royal.	80 canons.		Maréchal de Conflans. De Chesac, capit.
Le Tonnant.	80	—	De Beaufremont.
Le Formidable.	80	—	De Saint-André.
L'Orient.	80	—	De Guébriant.
L'Intrépide.	74	—	De Chateloger.
Le Magnifique.	74	—	De Morogues.
Le Thésée.	74	—	De Kersaint.
Le Héros.	74	—	De Sainsai.
Le Robuste.	74	—	De Vienne.
Le Glorieux.	74	—	De la Brosse.
Le Northumberland.	70	—	De Bellinghan.
Le Juste.	70	—	De Saint-Allouanne.
Le Superbe.	70	—	De Montalais.
L'Eveillé.	64	—	De La Prévalais.
Le Sphinx.	64	—	De Contances.
Le Solitaire.	64	—	De Langle.
Le Brillant.	64	—	De Bois-Château.
Le Bizarre.	64	—	Chevalier de Rohan.
Le Dauphin-Royal.	74	—	D'Urtubie.
L'Inflexible.	64	—	De Caumont.
Le Dragon.	64	—	De La Touche.

Frégates. . .	L'Hébé.	30 canons.
	La Vestale.	30
	La Calypso.	16
	L'Aigrette.	30
Corvette. . .	Le Prince-Noir.	6

Du 14 au 19 (1), des vents contraires, accompagnés de calme, retardèrent sa marche; mais le vent d'ouest

(1) Nous avons pensé intéresser la curiosité du lecteur en rapportant une lettre du maréchal de Conflans du 24 novembre, avec les notes qui l'accompagnent :

« Je ne vous ferai pas, Monsieur, le détail de ma navigation depuis le 14 de ce mois jusques à la nuit du 19 au 20. * Des contrariétés continuelles ont retardé mon arrivée à Quiberon, où, sur les nouvelles que j'avais reçues, je n'avais pas lieu de m'attendre à la supériorité dans laquelle j'ai trouvé les ennemis et à la malheureuse journée qui a si tristement terminé la campagne. **

» A la suite d'un calme assez long le vent s'éleva dans la partie de l'ouest le 19, environ onze heures du soir. Je me faisais alors à vingt-trois lieues dans le sud-ouest, quart-d'ouest de Belle-Isle ; je fis signal à l'armée de faire servir, et je dirigeai ma route sur Belle-Isle même, afin d'entrer le lendemain dans le Morbihan pour suivre les ordres du roi et me conformer à ce que vous m'aviez particulièrement marqué par votre lettre du 3 de ce mois.

» Le vent augmenta considérablement pendant la nuit et vint à l'ouest-nord-ouest. Je fus même obligé de faire peu de voiles pour éviter de me trouver trop tôt sur la terre. Au point du jour on découvrit plusieurs vaisseaux devant nous, et je fis faire successivement le signal de ralliement, celui de faire branlebas, de faire attention aux signaux de combat et celui de s'y préparer.

» Quand le jour fut plus clair, on compta jusques à dix-sept ou dix-huit bâtimens. Mais comme on ne reconnut dans ce nombre que sept ou huit vaisseaux de ligne, sur les nouvelles positives que j'avais régulièrement reçues tous les jours du Morbihan, je ne doutai pas que ce ne fût l'escadre de huit vaisseaux qui depuis long-temps était en station dans

* Pourquoi donc l'amiral anglais, dans sa lettre insérée dans la *Gazette de Hollande*, n'a-t-il négligé aucun détail ?

** Et à cause de cela fallait-il oublier toute précaution ?

ayant pris bon frais, l'armée française, qui se trouvait le soir du 19 à vingt-trois lieues de Belle-Isle, cingla sur

la baie de Quiberon, lesquels, avertis de ma sortie de Brest, sortaient pour éviter d'y être rencontrés par l'armée du roi; je ne songeai à établir aucun ordre de bataille;* je fis le signal général de chasse, je fis même crier au *Tonnant* qui se trouva à portée de la voix, que j'étais résolu à poursuivre vivement les ennemis, à les faire attaquer sans ordre, puisqu'ils étaient en aussi petit nombre, et je m'abandonnai moi-même sur celui qui me parut le plus gros. Il n'y en avait que quatre qui avaient pris chasse sous le vent, et c'étaient ceux que je suivais avec plusieurs vaisseaux. ** Les trois ou quatre autres avaient pris leurs amures à tribord, et là dessus M. le comte de Beaufremont avait pris le parti de les suivre. On fit en même temps de plusieurs de nos vaisseaux signal que l'on découvrait des voiles au vent. Nous en eûmes nous-mêmes connaissance du haut de nos mâts. Dans la confiance que j'avais aux détails réitérés qui m'avaient été envoyés du Morbihan, *** je regardais comme impossible que les ennemis eussent dans ce parage des forces supérieures, ni même égales à celles que je commandais. Je fis signal à la troisième division de tenir le vent afin de ne pas laisser le *Tonnant* exposé à se voir envelopper par un nombré de vaisseaux ennemis.

» Presque aussitôt on découvrit que les voiles, que peu de temps auparavant on avait signalées de tous les vaisseaux, étaient une armée supérieure à la nôtre, et qui à force de voiles arrivait sur nous vent arrière en très bon ordre; on y distinguait au moins vingt-trois vaisseaux de ligne, dont plusieurs paraissaient à trois ponts. Je fis aussitôt le signal de lever chasse, celui de ralliement, celui de se mettre en ordre de marche sur une ligne; j'avertis que j'allais recommencer à faire les signaux de combat, et je fis immédiatement après celui de s'y préparer.

Le vent était alors à l'ouest-nord-ouest très violent, la mer fort grosse,

* Et pourquoi n'y pas songer ? l'amiral anglais s'attacha principalement à établir tout l'ordre possible.

** Il est clair que c'était une ruse de l'ennemi.

*** Fâcheuse confiance.

cette île, espérant pouvoir entrer le lendemain dans le Morbihan. Le vent augmenta pendant la nuit et passa à

avec toutes les apparences d'un très gros temps. Ces circonstances, jointes à l'objet que toutes vos lettres indiquaient, et la supériorité décidée des ennemis auxquels je voyais dès lors trente vaisseaux de ligne, tout enfin me détermina à prendre la route du Morbihan, * d'autant que le vent, dans la position où je me trouvais, ne me permit pas de relâcher dans aucun autre lieu; et je n'avais pas lieu de croire que si j'y entrais le premier avec vingt-un vaisseaux, les ennemis osassent m'y suivre, malgré leur supériorité qui devait elle-même embarrasser leurs mouvemens dans un endroit aussi resserré. **

Voici le plan que je me faisais, et vous en jugerez vous-même en l'appliquant sur une carte.

» Je ne pouvais pas disputer le vent aux ennemis tandis que j'étais au large, puisqu'ils venaient vent arrière sur moi. Je comptais, et j'avais lieu de m'en flatter, que mes vingt-un vaisseaux seraient entrés dans le Morbihan avant aucun des ennemis. Dès le moment que j'y serais, je devais tenir de plus près les amures à bas bord, et m'élever en bataille à l'aide du jusan jusque dans le fond de la baie de Quiberon. Je comptais y tenir de même à la voile, et louvoyant jusqu'à ce que les ennemis eussent pris un parti. *** S'ils restaient en dehors, il leur fallait gagner le large, vu le gros temps qu'il faisait; et en ce cas j'aurais mouillé en bon ordre au vent de la baie, et j'aurais pris là toutes les mesures convenables pour me préparer à tous les événemens auxquels la proximité de l'armée anglaise m'exposait. ****

» Si, au contraire, les ennemis prenaient le parti de me suivre avec toutes leurs forces dans la baie, je devais me trouver au vent à eux, je les aurais combattus avec cet avantage; et quoique j'eusse bien envisagé

* Ces circonstances étaient les mêmes pour l'ennemi.

** C'était ne pas connaître l'ennemi que d'avoir une pareille pensée. Les Anglais savent s'arranger à merveille.

*** Ils prirent le bon parti.

**** Ils nous ont évité ce soin.

l'ouest; M. de Conflans diminua de voiles, et attendit sous petite voilure l'arrivée du jour. Le 20, de grand matin,

combien les manœuvres d'un semblable combat seraient critiques et délicates dans un lieu aussi étroit, il était cependant naturel de penser qu'elles le seraient encore bien plus pour les ennemis qui seraient sous le vent entre l'armée du roi et les dangers de la côte, qui, étant plus nombreux, seraient encore plus gênés que nous, et enfin qui étant à une côte ennemie ne devaient s'attendre à aucune des ressources qui étaient toutes pour nous. D'ailleurs le parti était forcé, et le lieu où j'étais contraint d'aller était celui où les ordres du roi m'appelaient depuis longtemps.

» Afin de marquer la route, j'avais choisi l'ordre de marche sur une ligue; dans cet ordre je marchais à la tête, * et pour former l'ordre naturel de bataille, je n'avais qu'à me mettre au centre de la ligne, ce que je comptais faire sur le second bord aussitôt qu'elle serait tout entière dans la baie.

» Je fis donc route de même avec autant de voiles que j'en pus mettre, pour ne pas courir risque de me séparer de toute la ligne. Je fis faire le signal de serrer la ligne, et particulièrement à l'arrière-garde de forcer de voiles. La tête des ennemis s'approchait, et je craignais de la voir à tout moment engagée contre mes vues. Effectivement, lorsque je doublai les Cardinaux, la tête de nos ennemis commença à tirer sur la queue de notre armée, qui y répondit avec une vivacité qui me donna pendant quelques momens l'espérance que cet engagement n'aurait pas les suites que j'avais tout lieu de craindre; ** mais bientôt le vent vint au nord-ouest : ce funeste changement donna aux ennemis le moyen d'employer toute leur supériorité contre ceux de nos vaisseaux qu'il leur donna en même temps la facilité de joindre plus tôt. ***

» J'étais alors assez avancé dans la baie de Quiberon, l'avant-garde et

* Pourquoi à la tête?
** Ces momens durent être fort courts.
*** On devait casser les vents.

plusieurs voiles furent aperçues près de terre; le maréchal fit faire successivement le signal de ralliement,

le corps de bataille me suivant d'assez près; mais il n'y avait plus d'ordre de bataille établi. * Le changement de vent l'avait totalement dérangé sans que l'on eût pu l'empêcher. Les ennemis entraient eux-mêmes dans la baie pêle-mêle avec les derniers de nos vaisseaux, dont plusieurs étaient enveloppés; ce qui ne les empêchait pas de combattre avec une intrépidité digne des plus grands éloges. **

» La nécessité de marquer la route et les mouvemens que je voulais faire exécuter m'avaient obligé de rester jusque là à la tête et je n'avais point encore combattu : je revirai de bord pour me mettre au milieu de la ligne, et en même temps à portée de combattre les ennemis qui se multipliaient considérablement. Je dis à l'*Intrépide*, qui me suivait immédiatement, de faire de même; et comme la sûreté de la navigation exigeait que bientôt tous les vaisseaux missent également à l'autre bord, je fis en même temps signal de revirer de bord par la contre-marche, dans l'espérance que nous pourrions de même rétablir l'ordre de bataille sur une ligne. ***

» Peu à peu j'arrivai lof pour lof dans les eaux de plusieurs de nos vaisseaux que la saute du vent avait amoncelés sans ordre, comme je l'ai dit plus haut; en faisant ce mouvement je couvrais aussi le *Juste* qui était écrasé du feu de plusieurs vaisseaux ennemis; j'en forçai quelques uns de se retirer, et aucun ne tint par mon travers; j'envoyai aussi alors une bordée à l'amiral anglais. ****

» Ayant repris mes amures à babord, j'eus des ennemis à combattre au vent et sous le vent. Malgré cela, leur feu réuni sur nous ne nous fit aucun mal. Cette bordée ne put pas être longue à cause de la côte que nous approchions de trop près, et cela, joint aux approches de la nuit,

* Pourquoi plus d'ordre? quel désordre!
** A la bonne heure.
*** Vaine espérance.
**** Pourquoi une? c'est du *quos ego* tout pur.

celui de branlebas de combat, et celui, enfin, de faire attention aux signaux. Bientôt ces voiles, au nombre de

me détermina à revirer encore de bord, dans l'intention de doubler le Four, de sortir de la baie et de me faire suivre au large par l'armée dont je ne voyais aucun vaisseau rendu, malgré la durée et la violence du combat qu'ils avaient soutenu.

» Au moment où je faisais arriver le *Soleil-Royal*, vent arrière, l'amiral anglais se mit en devoir de m'envoyer une bordée par la poupe; mais l'*Intrépide*, en présentant son côté à l'ennemi avec une audace et une contenance que je ne saurais assez exalter, attira tout le feu sur lui, y répondit avec une vivacité incroyable, et me tira de l'embarras où cette position désavantageuse me mettait. * Je repris sur-le-champ les amures à stribord, et je comptais alors combattre banc à banc l'amiral anglais; ** mais M. de Chateloger continua de le servir vivement, et tout l'avant de son vaisseau jusqu'au grand mât resta toujours entre l'ennemi et moi, en sorte que je ne pus employer que la moitié de mes canons contre lui, tandis que l'*Intrépide* en couvrait l'autre moitié et se servait de tous les siens.

» Il ne m'est pas possible de pousser plus loin le détail de cette affaire.*** Depuis long-temps on était mêlé, et la nuit qui vint déroba la connaissance du parti que chacun prit. Quant à moi, j'étais toujours résolu à ressortir par les Cardinaux et à me mettre en dehors de Belle-Isle. Je fus abordé successivement à babord par un de nos vaisseaux, et à stribord par un autre. **** Ce dernier ne me fit pas de mal, mais le premier me désempara entièrement de l'avant; et comme d'un côté j'avais beaucoup à craindre des suites du choc que j'avais reçu, et que de l'autre ces ac-

* De vaisseau à vaisseau commandant, quel embarras cela pouvait-il occasionner?

** Je comptais?

*** Voilà ce qui s'appelle être bien au fait.

**** Il n'est pas possible d'ignorer quels sont ces vaisseaux, et cependant on ne les nomme pas.

17, dont huit vaisseaux de ligne, se partagèrent : quatre prirent chasse sous le vent; les autres tinrent le vent tribord amures. M. de Conflans, avec le gros de son armée, se mit à la poursuite des premiers. M. de Beaufremont, avec sa division, reçut l'ordre de chasser ceux qui cherchaient à gagner le vent. Peu après d'autres voiles furent signalées au vent, et l'on re-

cidens m'avaient fait tomber sous le vent du Four, et qu'il ne m'était pas possible de sortir de la baie, je pris le parti de venir chercher un mouillage dans la baie du Croisic. *

» J'y ai passé la nuit du 20 au 21 dans l'incertitude du parti que je pourrais prendre le lendemain; mais j'employai toute cette nuit à me disposer aux événemens quels qu'ils puissent être. **

» Le 21, au point du jour, je vis vingt-trois vaisseaux ennemis mouillés au vent à moi, un vaisseau que je ne pus reconnaître échoué sur le Four (j'ai su depuis qu'il était anglais), un vaisseau français que je reconnus peu après pour être le *Héros*.

» Je ne pouvais songer, dans une pareille position, qu'à éviter que le vaisseau du roi que je montais, ne tombât entre les mains des ennemis; je vis d'ailleurs des mouvemens parmi l'armée anglaise qui m'annonçaient qu'on allait appareiller. Je ne pouvais douter de ses desseins, par la facilité qu'elle avait de les exécuter. Je coupai mon câble et je fis route pour me rendre le plus près qu'il me fût possible du petit port du Croisic, devant lequel je m'échouai. Le *Héros* avait pris le même parti peu de temps avant moi.

» Je vous informerai dans une lettre particulière des événemens qui ont suivi cet échouage. *** »

* Etait-il bon ce parti ?
** Incertitude? voir sur cela la lettre de l'amiral anglais.
*** Cela ne raccommodera rien.

connut l'armée britannique qui arrivait vent arrière en bon ordre sur la flotte française.

Hawke, avec la plus grande activité, s'était réparé, était sorti de Plymouth pour revenir sur les côtes de Bretagne. Repoussé sur Torbay par un vent violent, Hawke ne se rebuta pas, il reprit la mer. Instruit par ses espions que les Français venaient d'appareiller de Brest, il avait cinglé en toute hâte sur Quiberon, ne doutant pas de les y rencontrer.

Les vents soufflaient avec violence de la partie de l'ouest-nord-ouest; la mer était grosse, tout semblait présager un temps orageux. Dans cet état de choses, le maréchal de Conflans fit cesser la chasse, et, après avoir rallié son armée, ne jugea pas prudent d'attendre son adversaire. Peu rassuré sur son propre compte, ne comptant pas davantage sur son armée encore dans le désordre et la confusion, M. de Conflans se détermina à prendre la direction de Quiberon. Il espérait, en approchant de la côte, hérissée de bancs de sable et de rochers, se soustraire à la poursuite de l'ennemi, qui n'oserait braver les dangers d'une mer qu'il supposait inconnue aux pilotes anglais. C'était mal connaître l'ennemi auquel il avait à faire. Donnant le signal d'ordre de marche sur une ligne, le maréchal, afin de marquer la route, prit la

tête et gouverna, sous toutes voiles, dans la baie de Quiberon. Pendant ce temps, les Anglais approchaient rapidement de l'escadre française; outre l'avantage du nombre, ils avaient vingt-trois vaisseaux dont plusieurs à trois ponts; ils étaient pleins de confiance dans leur chef, et ils comptaient peut-être encore plus sur la confusion et le découragement des Français. Bientôt, par suite de la fuite précipitée et sans ordre du maréchal de Conflans, les vaisseaux français se distancèrent, et ceux de l'arrière-garde se trouvèrent comme enveloppés par l'avant-garde ennemie.

En présence de ce *sauve qui peut*, éternel sujet d'opprobre pour celui qui l'ordonna, l'historien manque de courage pour raconter la gloire et les malheurs des uns, l'inexpérience et la pusillanimité des autres. L'arrière-garde seule soutint l'honneur de la France. M. de Saint-André Duverger, qui la commandait, montait *le Formidable*. Attaqué par plusieurs vaisseaux, il périt glorieusement en défendant d'amener, et n'eut pas la douleur d'assister au spectacle de notre honte. Son frère, qui était avec lui, et la moitié de l'équipage, furent tués; alors *le Formidable*, écrasé par la masse croissante des ennemis, abaissa son pavillon.

L'avant-garde et le corps de bataille de la flotte fran-

çaise étaient dans ce moment assez avancés dans la baie de Quiberon ; mais le vent qui passa au nord-nord-ouest avait mis le comble à la confusion qui régnait à bord de la flotte française.

Les ennemis eux-mêmes ne contribuèrent pas peu à cet horrible désordre en se mêlant à nos vaisseaux. C'est alors qu'après plusieurs tentatives infructueuses pour rétablir l'ordre, le maréchal de Conflans se mit au corps de bataille, abandonnant la direction de l'armée au hasard et à sa mauvaise fortune. La nuit accrut l'horreur d'une pareille situation : ici, c'est l'avant-garde qui se couvre de voiles et va se réfugier à Rochefort ; là, ce sont six vaisseaux et quatre frégates qui, enhardis par la crainte, manœuvrent avec une rare habileté, pénètrent dans la Villaine, où des corvettes, disait-on, ne pouvaient pas entrer, et semblent vouloir également se soustraire à la honte d'une telle journée et aux coups des ennemis. Au centre, c'est le maréchal de Conflans, qui, après quelques coups de canon échangés avec l'ennemi, va s'échouer près du port de Croisic, ordonne qu'on brûle *le Soleil-Royal*, qu'il montait et qui avait porté si haut les enseignes de la France, tandis qu'il s'occupe uniquement de ses domestiques et de ses intérêts pécuniaires. Dans ce jour d'ignominie, la marine française devait éprouver

tous les malheurs. Le brave M. de Kersaint, dans un virement de bord, oublie de faire fermer les sabords de sa première batterie, et il est englouti avec six cents hommes de son équipage. La destinée du *Superbe* est meilleure : il coule sous les bordées de l'ennemi. *Le Juste*, privé de son capitaine, tué pendant l'action, périt corps et biens à l'entrée de la rivière de Nantes : cent hommes sur six cents parviennent à se sauver. *Le Héros* s'échoue près du *Soleil-Royal* et se brûle.

Les Anglais ne purent enlever que *le Formidable ;* ils perdirent *l'Essex* et *la Révolution.*

Ainsi se termina cette déroute infâme, digne de servir de pendant à celle de Rosbach. Ainsi nos soldats comme nos marins se voyaient, sous la direction de généraux incapables, la risée de l'Europe, qui oubliait ce qu'ils avaient été, ce qu'ils pouvaient être, et ce qu'ils seraient un jour.

Le gouvernement ne demanda pas compte au maréchal de notre honneur perdu ; mais la France indignée s'en vengea, en nommant cette déroute la *journée du maréchal de Conflans.*

VAISSEAUX ENTRÉS DANS LA VILLAINE.

Le Glorieux.	Le Brillant.
Le Robuste.	La Vestale.

L'Inflexible.
Le Dragon.
L'Eveillé.
Le Sphinx.
L'Aigrette.
La Calipso.
Le Prince-Noir.

Ils y restèrent long-temps désarmés, tous les officiers prétendant qu'il était impossible de les retirer de la vase. Un capitaine marchand se chargea du salut de cette division et réussit.

VAISSEAUX QUI ONT ÉTÉ MOUILLER A ROCHEFORT.

Le Tonnant.
L'Orient.
L'Intrépide.
Le Magnifique.
Le Northumberland.
Le Dauphin-Royal.
Le Superbe.
Le Bizarre.

VAISSEAUX ÉCHOUÉS ET BRULÉS AU CROISIC.

Le Soleil-Royal.
Le Héros.

Après leur victoire, les Anglais vinrent reconnaître la côte, espérant réussir dans quelque coup de main contre les vaisseaux réfugiés dans la Villaine ou dans la Charente. Ne pouvant rien faire, ils jetèrent quelques bombes sur le Croisic et firent des descentes partielles, dans lesquelles ils furent repoussés.

L'expédition de Thurot ne fut pas plus heureuse. Etant parvenu à tromper l'escadre anglaise du commodore Boyce, il parut à la vue d'Aberdeen, répandit l'alarme en Écosse et se retira à Gottembourg. De là il reprit la mer, éprouva coups de vent sur coups de vent, qui, en contrariant sa navigation, l'obligèrent à diminuer la ration de ses équipages et des passagers. Une maladie épidémi-

que, suite ordinaire de cette situation, et l'insubordination des officièrs de troupes, vinrent augmenter les difficultés déjà si grandes de la campagne. Cependant Thurot, doué d'une volonté opiniâtre, ne se rebuta pas. En vain le chef de la troupe, les officiers de terre et de mer le pressèrent-ils d'ajourner tout projet de descente, il fit route pour l'Irlande et alla mouiller à Carrick-Fergus. Cette ville, défendue par une garnison anglaise, se rendit à ses armes. Thurot, après s'être enquis de la situation morale du pays, des ressources qu'il pouvait offrir à l'armée expéditionnaire, appareilla le 27 février et se dirigea sur la France. Les signes de découragement et d'indiscipline se multipliaient à bord de sa petite division ; c'était un perpétuel conflit entre les officiers et lui ; c'est ainsi que, le 28, se trouvant à six lieues environ de la baie de Belfast, il prit connaissance de la division du commodore Elliot, composée de trois frégates parfaitement équipées. Dans la situation critique où il se trouvait, manquant d'une partie de ses équipages, n'osant plus compter sur ses propres officiers, Thurot prit chasse; mais, joint à six heures et demie du matin par le commodore, il engagea avec ce dernier un combat acharné. Pendant l'action, Thurot parvient à aborder l'ennemi; mais son beaupré se prend dans les haubans d'artimon de

la frégate anglaise et se rompt. Le commodore en profite pour s'éloigner. L'action est un instant interrompue. La frégate *le Maréchal de Belle-Isle*, que monte Thurot, se répare de son mieux ; mais elle est dégréée et fait eau de toutes parts. Cependant les deux autres frégates ennemies, voyant le délabrement de leur commandant, se portent contre *le Maréchal de Belle-Isle* et l'attaquent par l'avant et par le travers. Thurot fait signal à la frégate *la Blonde* et à *la Terpsichore* de lui porter secours. Ses signaux restent sans réponse. « Voilà cet homme, M. Larrégui, capitaine de *la Blonde*, s'écrie Thurot, sur lequel je comptais. Il m'abandonne votre Larrégui, ajouta-t-il en s'adressant à un de ses officiers, le voilà qui m'abandonne, ah ! le malheureux ! ah ! l'indigne. » On combat néanmoins de part et d'autre avec fureur ; bientôt le commodore Elliot revient à la charge. Ses premières volées tuent le brave et infortuné Thurot. Le feu du *Maréchal de Belle-Isle* ne discontinue pas. M. Larrégui, par un retour à l'honneur et au devoir, a reviré et se dirige sur le lieu du combat ; mais il manœuvre mal et aborde *le Maréchal de Belle-Isle* par l'avant au moment où le commodore Elliot venait, par accident, d'accoster la frégate française. Celle-ci, entourée de toutes parts, recevant, tout à la fois, les bordées des ennemis et de *la*

Blonde, coulant bas d'eau, ayant la moitié de son équipage hors de combat, sans poudre pour se défendre, amène son pavillon.

La Blonde et *la Terpsichore* portèrent la peine de l'indiscipline de leurs capitaines; elles furent prises l'une après l'autre (1).

Cette suite non interrompue de malheurs ruinait la marine de France; dès lors il fallut que le ministère et la nation souscrivissent à toutes les conditions, à toutes les humiliations qu'un ennemi impitoyable jugerait utile à ses intérêts ou à son orgueil de nous faire subir.

Les combats particuliers étaient toujours honorables pour nos armes, et la plupart du temps c'étaient les capitaines qui en venaient aux moyens énergiques, tels que l'abordage et le feu vergue à vergue, qui obtenaient les avantages : tant il est vrai que l'Anglais, comme Antée, est déjà vaincu lorsqu'il est pris corps à corps.

Le 6 octobre 1756, le côtre *le Prince de Soubise*, de seize canons, commandé par M. Kanon, de la marine marchande, rencontre vers six heures du soir, à la hauteur de Keff, côte d'Angleterre, *l'Expédition*, navire anglais de même force, capitaine Holbourne, neveu de

(1) En pareil cas, il serait bien juste et d'une grande habileté que le gouvernement se montrât impitoyable pour des forfaits semblables.

l'amiral de ce nom. L'action dure deux heures ; le capitaine Kanon, remarquant que le feu de son artillerie, quoique très vif, opérait des effets trop lents, essaie par deux fois l'abordage, que l'Anglais évite avec soin. A la troisième tentative il réussit ; il va se rendre maître de l'ennemi, quand la grosseur de la mer et un grain violent obligent les deux combattans à se séparer pour veiller à leur propre sûreté.

Le 24 novembre de la même année, le capitaine Sabatier, commandant la barque *la Vierge*, de quatre canons, partie le matin du Fort-Royal de la Martinique, chargée de marchandises pour Marseille, est attaqué par un corsaire anglais de dix canons. L'engagement, commencé à sept heures du soir, se prolonge jusqu'à minuit. Dans ce moment, le capitaine Sabatier, profitant de l'obscurité de la nuit, fait mine d'aborder le corsaire ; celui-ci, intimidé par cette manœuvre, fatigué de la résistance de *la Vierge*, lâche prise et s'éloigne.

Ce même mois, quatre jours après ce combat, le capitaine Désanglois, commandant le navire *La Rochelle*, de quatre canons, expédié par la ville de ce nom pour la Louisiane, soutenait un engagement des plus vifs contre un corsaire anglais de dix canons et de douze pierriers.

Sommé de se rendre, il répondit par toute sa volée, qui fut suivie du cri de *vive le Roi!* On combattit de part et d'autre avec beaucoup de bravoure; trois fois l'ennemi cessa son feu pour prendre haleine, trois fois il recommença l'action, manœuvrant comme s'il voulait tenter un abordage, mais n'osant l'entreprendre à cause de la bonne tenue du petit équipage de *La Rochelle*. Enfin, désespérant de s'emparer du navire français, le corsaire anglais s'éloigna en passant de l'arrière à *La Rochelle*. « Mais, dit le capitaine Désanglois, lorsqu'il fut à portée de fusil, nous lui tirâmes deux coups de canon, que nous avions passés en retraite, empoisonnés de pinces, harpons et de plusieurs paquets de mitraille qui lui démontèrent partie de ses avirons, et dans le même temps nous les entendîmes faire de grands cris, en faisant tout ce qu'ils pouvaient pour se faire culer. » Deux autres coups de canon à mitraille réussirent comme les premiers et lui tuèrent beaucoup de monde.

La frégate *l'Émeraude*, de vingt-quatre, commandée par M. de Périgny, revenant de convoyer au large d'Ouessant un navire chargé de vivres pour Louisbourg, fit la rencontre, le 11 novembre 1757, de la frégate anglaise *le Southampton*, de trente-six canons. L'action dura une heure et demie : des deux côtés même vaillance, même

habileté et perte à peu près égale. M. de Ravenel fut le seul des officiers français que la mitraille ennemi épargna. Les deux navires se séparèrent.

Le comte de Beauharnais, commandant la frégate *la Bellone*, de trente-deux canons, se trouvait, le 15 février 1758, au large du cap Finistère, lorsqu'elle fit la rencontre d'une escadre anglaise, qui aussitôt envoya contre lui les frégates *la Vestale* et *la Trente*, toutes deux plus fortes que *la Bellone*. Les vents étaient à l'ouest-sud-ouest. Les ennemis, ayant une marche supérieure, atteignirent bientôt la frégate française, qui fut attaquée des deux bords vers midi.

Les premières bordées ayant causé l'explosion d'un baril de poudre à bord de *la Trente*, cette frégate laissa arriver pour se réparer. Pendant ce temps *la Vestale*, qui combattait au vent, se rapprocha de *la Bellone* et la canonnade devint terrible; bientôt *la Trente* reprit son poste. Le comte de Beauharnais, ainsi entre deux feux, se défendit avec une bravoure digne des plus grands éloges. La frégate française, sans mâts, n'ayant plus que trente hommes en état, tous ses officiers tués ou blessés, plus aucune munition de guerre, se laissa prendre plutôt qu'elle ne se rendît. Elle fut conduite à Portsmouth.

Le 4 mars 1758, M. de Sade, avec la frégate *la Rose*, de trente-deux canons, se trouvant à vingt lieues à l'est de Malte, les vents au nord, découvrit un navire de guerre anglais qui venait sur lui. Quand les deux adversaires furent à portée de canon, ils carguèrent l'un et l'autre leurs basses voiles, assurèrent leur pavillon et engagèrent le combat. Après différentes manœuvres pour se procurer les avantages de la position, la frégate anglaise, qui était *le Tigre*, de trente-six canons, se trouva serrée de si près par *la Rose*, qu'elle fut contrainte de combattre bord à bord et vent arrière. Par moment les deux navires se touchaient : la fusillade et les grenades de l'équipage français portaient le ravage à bord de l'anglais. Enfin *le Tigre*, ayant perdu son mât de misaine et celui d'artimon, ainsi qu'une partie de son monde, amena son pavillon.

Le 3 novembre 1758, un simple capitaine de barque, Marc Augé, commandant la pinque *le Saint-Pierre*, de quatre canons et de treize hommes d'équipage, montre, dans les différens combats qu'il a à soutenir, une bravoure et un caractère héroïque.

D'abord attaqué près d'Arsen, sur la côte d'Afrique, par une bombarde anglaise armée de deux canons et de trente-six hommes d'équipage, il la dégrée, lui tue vingt-

un hommes et ne la manque qu'à cause de sa fuite précipitée. Le 7 septembre suivant, à deux lieues à l'ouest de Peniscola, côte d'Espagne, il est rencontré par deux corsaires anglais de six et de quatre canons et de soixante-dix et cinquante hommes d'équipage. Le plus fort vient le combattre à babord, l'autre à l'arrière. Après un grand feu de part et d'autre, le corsaire, qui était à babord, se laisse culer, se place par la hanche sous le vent et canonne ainsi vivement le navire français. Augé se multiplie; au moyen d'une pièce qu'il a fait mettre à la poupe, aidé d'une bonne mousqueterie, il répond sans grand désavantage aux deux corsaires. Au milieu de l'action, il s'aperçoit qu'on avait oublié de mettre le pavillon; il le fait arborer bien vite en criant : « Je l'ai mis, voyons qui viendra l'abattre. » Les balles pleuvent sur cet homme intrépide, et son cœur n'en est point inquiété; tant de hardiesse soutient l'ardeur de son équipage et ébranle la constance des Anglais, qui ne cessaient de crier : « Français, amenez ! » Les corsaires cependant, voulant en finir, s'apprêtent à monter à l'abordage. Arrivés à longueur de refouloir de la pinque, ils sont reçus par une fusillade à bout portant qui leur tue beaucoup de monde. On voyait Augé qui chargeait les armes et qui encourageait ses hommes du geste et de la voix. Enfin,

après deux heures d'un combat meurtrier, les Anglais s'éloignent en désordre.

Le même jour et dans le même mois, à quatorze lieues dans l'ouest de l'île de Montserrat, M. de Maurville, commandant le vaisseau *le Florissant*, de soixante-quatre, ayant sous ses ordres les frégates *la Bretonne*, capitaine de Beauharnais, et l'*Aigrette*, M. de Mesederne, escortait un convoi de quatorze bateaux et une gabare chargée de vivres pour la Martinique, lorsque ses vigies découvrirent deux voiles qui gouvernaient sur lui et qu'il reconnut pour être un vaisseau de soixante-dix à soixante-quatorze canons, et une frégate de vingt. Comme il les jugea ennemis, M. de Maurville fit ses dispositions de défense. « Je ne demandais pas mieux, dit-il dans son rapport officiel, que de satisfaire l'ardeur de ces deux vaisseaux qui venaient de si bonne grâce; mais voulant en même temps couvrir et conserver mon convoi, je diminuai de voiles, et je restai avec la misaine, les deux huniers, le perroquet de fougue et l'artimon. Les frégates *la Bretonne* et *l'Aigrette*, qui étaient en avant de moi, en firent de même. Mais je fus surpris de voir le plus gros de ces deux vaisseaux (qui est le seul dont je parlerai dans la suite), en diminuer aussi, après s'être mis dans nos eaux à portée de canon, ce qui m'obli-

gea de commencer le combat avec mes canons de retraite. Il était alors trois heures et demie du soir.

» Voyant que ce vaisseau ne prétendait pas à d'autre position que celle de nous rester de l'arrière, et que ses canons de chasse nous coupaient nos manœuvres, quoique nos canons de retraite dussent lui faire le même effet, je pris le parti de virer de bord et me déterminai à arriver vent arrière. Un accident dérangea ce projet, la bordée haute et basse étant prête à partir, l'itague du gouvernail fut coupée, alors le vaisseau revint de lui-même sur son lof. Le vaisseau anglais, qui avait aussi un peu arrivé, revint aussi au vent, ce qui me remit dans la position d'où j'avais tant d'envie de sortir, et je ne pus encore me servir que de mes canons de retraite.

» On gouverna comme on put à l'aide de la fausse itague, pendant qu'on travaillait à en mettre une autre. Lorsqu'elle fut en place, je repris le projet d'arriver devant ce vaisseau; mais un boulet de canon ayant coupé la tamisaille du gouvernail, et la barre étant tombée sur les canons, il fallut revenir une seconde fois à notre première position. L'ennemi, qui avait arrivé en même temps que nous, resta sous le vent et nous prêta assez le côté pour faire jouer nos batteries de tribord. Le feu fut vif de part et d'autre, tant de la mousqueterie que de

l'artillerie; mais il ne demeura pas long-temps dans cette position, et il retint encore le vent.

» Comme je cherchais toujours à prêter le côté à l'ennemi, je fis arriver un peu, et lorsque je jugeai qu'il pourrait rester par notre travers, je tins aussi le vent. Alors, le combat devint très vif, corps à corps, tant de la mousqueterie que du canon, et se soutint de même pendant une heure; une grêle de boulets, de mitrailles et de balles tombait dans les deux vaisseaux, ce qui nous dégréa beaucoup l'un et l'autre.

» L'air décidé avec lequel ce vaisseau était venu nous trouver, la position qu'il avait gardée si long-temps en cherchant à couper nos manœuvres avec ses canons de chasse, sa civadière prolongée, jointe à la quantité de monde qui paraissait sur ses gaillards, me firent juger que son dessein était de m'aborder lorsqu'il m'aurait dégréé.

» Mon équipage, réduit, par les maladies, à cinq cen quatre-vingt-onze hommes avant le commencement du combat, était trop faible pour le seconder dans son projet; mais ayant l'avantage du vent, il lui étai aisé de l'exécuter. Il s'approcha en dépendant, et lorsqu'il fut à demi-portée de pistolet, il ferma sa batterie basse et continua son feu de mousqueterie; quoiqu'il n'eût pas

beaucoup de chemin à faire pour nous joindre, le vent très faible et le désordre de sa manœuvre le retinrent un quart d'heure dans cette position. Nos batteries profitèrent bien de cette proximité et tirèrent continuellement presque à bout portant. Enfin, il tomba sur nous et nous aborda à babord, son dogue d'amure vis-à-vis notre gaillard d'avant et sa poupe par le travers de nos grands haubans. Plus de cent cinquante hommes dispersés dans ses porte-haubans, sur son passavant et sur ses presceintes paraissaient prêts à sauter à l'abordage. De notre côté, on se présenta pour le bien défendre, chacun faisant son devoir avec toute l'ardeur et la bravoure possibles; on n'entendit plus, au travers d'une épaisse fumée qui couvrait les deux vaisseaux, que les cris de *tue! tue!*... Deux coups de canon de notre gaillard d'avant, chargés à triple charge de mitraille, balayèrent les porte-haubans de l'ennemi, ainsi que son gaillard d'avant, et les grenades qu'on jetait de notre grande hune firent déserter le monde qui était sur son gaillard d'arrière et sur sa dunette, ce qui l'obligea de se séparer de nous. Il était alors sept heures du soir.

»Il vira lof pour lof d'arrière nous, prit les amures à stribord, et nous restâmes babord au vent dans l'impossibilité de le poursuivre, à cause de nos manœuvres

hachées, notre gouvernail désemparé et quatre-vingts hommes hors de combat.»

Le capitaine Thurot, dont la fin fut si malheureuse, avait acquis une grande réputation de valeur et d'habileté.

Le 26 mai 1758, avec la frégate *la Belle-Isle* (1), il avait livré un combat acharné près d'Édimbourg, aux frégates anglaises *le Dauphin* et *le Solbay*, commandées par les capitaines Maclow et Craig. Sommé de se rendre, Thurot avait répondu à cette injonction par toute sa volée; et bientôt canonné des deux bords, armé de son courage et de sa haine contre l'Anglais, notre capitaine fait faire un feu terrible. Plusieurs heures de combat n'ont encore rien décidé, quand le capitaine Craig tombe blessé grièvement; presqu'au même instant celui du *Solbay* est tué; sa frégate, qui a le feu à bord, s'éloigne; Thurot, débarrassé de cet ennemi, redouble son feu; *le Dauphin*, pressé de plus en plus, perd contenance et prend chasse. Thurot revient triomphant en France.

Un peu avant la fin de la guerre, les frégates *la Malicieuse*, capitaine de Goimpy, et *l'Opale*, capitaine d'Ars, toutes deux de 26, étant par quarante-un degrés trois

(1) Ne serait-ce pas le *Maréchal de Belle-Isle?* j'ai copié textuellement

minutes de latitude nord, et douze degrés trente-cinq minutes de longitude ouest, firent la rencontre de deux frégates anglaises, l'une de vingt-six et l'autre de trente-six. Après deux heures et demie de combat à portée de pistolet, l'adversaire de l'*Opale* se laissa culer; M. d'Ars le pressa davantage; la canonnade dura encore deux heures, après quoi les Anglais éteignirent leurs feux et s'enfuirent à la faveur de la nuit.

CHAPITRE XII.

Indes Orientales. — Expulsion des Français du Bengale. — Conquête de l'Indostan rendue possible. — Le comte de Lally nommé gouverneur général de l'Inde. — Le comte d'Aché. — Leur mésintelligence. — L'amiral Pocock — Combats. — Abandon de Pondichéry par le comte d'Aché. — Un cri général s'élève contre Lally. — Sa mort. — Ruine du système colonial de Colbert.

Tant que les Anglais eurent besoin de l'inaction des Français dans l'Inde, ils leur firent espérer le maintien de la neutralité de 1754. Mais les succès qu'ils remportèrent sur les princes indiens et le traité qu'ils leur imposèrent ayant assuré leur supériorité sur le Gange, ils tournèrent leurs armes contre Chandernagor, devenu florissant par les soins de Dupleix. La prise de cette ville, arrivée en mars 1757, priva la France de son plus

bel établissement sur le Gange et amena la perte de tous nos autres comptoirs. Cette expédition brillante des Anglais devint le prélude d'une entreprise extrêmement importante. Clive et Waston, ne trouvant plus d'opposition de la part de la France, formèrent le dessein de renverser le soubab du Bengale, allié de la compagnie française. Leur projet réussit au delà de leurs espérances : le soubab, attaqué par l'armée anglaise, vendu par ses propres soldats, fut chassé de sa soubabie et remplacé par une créature de l'Angleterre. Ces succès rapides déterminèrent l'entière expulsion des Français du Bengale, enrichirent la compagnie anglaise et préparèrent la conquête de l'Indostan. Pouvant désormais combiner tous leurs efforts sur un point, les Anglais poussèrent vigoureusement la guerre sur les côtes de Coromandel, et ne tardèrent pas à reprendre dans ces contrées la prépondérance que Labourdonnais et Dupleix leur avaient fait perdre.

Pendant que ces événemens avaient lieu, le cabinet de Versailles nommait gouverneur général de l'Inde le comte de Lally, Irlandais d'origine, qui s'était distingué à la bataille de Fontenoy. Le comte de Lally, téméraire et altier, ne convenait guère à une pareille situation. Esprit maladroit, jaloux et inflexible, il était inca-

pable de se prêter aux circonstances. La flotte, qui portait le nouveau gouverneur, se composait de neuf vaisseaux dont quatre de guerre, cinq vaisseaux de la compagnie et deux frégates. Le comte d'Aché, chef d'escadre, la commandait. Partie au commencement de l'hiver de 1757, l'expédition arriva à l'île Maurice le 17 décembre de la même année.

Le 27 janvier 1758, l'escadre française appareilla pour se rendre à la côte de Coromandel, emmenant toutes les troupes et les munitions de guerre destinées pour l'Inde.

Durant la traversée les vents furent très contraires; après une navigation pénible, on découvrit, le 22 avril, l'île de Ceylan. Le comte d'Aché détacha *la Diligente* vers Karikal, établissement français, pour y prendre langue. L'escadre continua à s'avancer vers ce comptoir. Là, les deux généraux apprirent la jonction de cinq vaisseaux anglais avec ceux du vice-amiral Pocock, qui était parti de Madras le 17 avril, portant sur son escadre une grande quantité de munitions de guerre, et laissant deux frégates en croisière devant le fort Saint-David. Le 27 au soir, l'escadre française sortit de Karikal et se trouva le lendemain matin devant Goudelour. Les deux frégates anglaises, que Pocock y avait laissées,

étaient très proches de la côte. Se voyant surprises, elles ne songèrent qu'à se jeter sous le fort Saint-David; mais vivement poursuivies, elles allèrent s'échouer et se brûlèrent.

Cette première expédition et la vue de nos vaisseaux jetèrent la consternation chez l'ennemi. Les deux généraux voulurent se hâter de profiter de cette terreur générale. Le comte de Lally, surtout, pour donner de l'éclat à ses armes et inspirer la confiance aux Indiens, manifestait la plus vive impatience d'attaquer le fort Saint-David. En conséquence, le vaisseau *le Comte de Provence* et la frégate *la Diligente* furent détachés de l'escadre et cinglèrent aussitôt sur Pondichéry, portant le comte de Lally et ses principaux officiers. En même temps, le comte d'Aché, pour mieux combiner ses efforts avec ceux du nouveau gouverneur, se rapprocha de la côte et y mouilla.

Le lendemain, 29 avril, une vive canonnade fut entendue dans la direction du fort anglais. Le comte d'Aché, ne doutant pas que ce ne fût le comte de Lally qui attaquait les postes ennemis, leva l'ancre et se porta avec des vents de sud vers le lieu où se faisait entendre le canon. La frégate *la Sylphide*, qui était de l'avant, signala peu après neuf voiles au vent. Sur-le-champ

l'amiral français donna l'ordre de se préparer au combat; bientôt, ayant reconnu dans ces voiles toute l'escadre anglaise, il fit ranger ses vaiseaux en bataille, tribord amures, le cap à l'est.

Le Bien-Aimé prit la tête, ensuite vinrent *le Vengeur, le Condé* et *le duc d'Orléans; le Zodiaque,* portant pavillon amiral, se plaça au centre; ensuite *le Saint-Louis, le Moras* et *le Duc de Bourgogne. La Sylphide* se plaça entre les deux derniers vaisseaux et occupa provisoirement le poste du *Comte de Provence,* à qui l'on avait signalé de rallier. De son côté, Pocock, voulant à tout prix sauver le fort Saint-David, qui était le siége de la présidence anglaise dans le Carnate, rangea ses vaisseaux sur une ligne de front et arriva, en dépendant, pour combattre (1). (Position 1.)

(1) ESCADRE FRANÇAISE.

Le Bien-Aimé.	MM. Bouvet.
Le Vengeur.	De Pallière-Christy.
Le Condé.	De Rosbo-Klero.
Le Duc d'Orléans.	De Surville.
Le Zodiaque.	Comte d'Aché. De Monteil, major.
Le Saint-Louis.	De Joannis.
Le Moras.	Bec-de-Lièvre.
Le Duc de Bourgogne.	D'Aprets de Mannevillette.
Le Comte de Provence.	De la Chaise.

Cette manœuvre, toujours difficile, fut mal exécutée; les vaisseaux anglais ne tinrent pas leur distance, le désordre se mit dans leur ligne, et l'hésitation de quelques capitaines, à venir nous attaquer, empêcha l'affaire générale que se proposait l'amiral Pocock. Mais celui-ci, brave et plein de confiance dans son escadre habituée aux fatigues de la mer, espérant tout de l'exemple qu'il donnait, continua à s'approcher de la ligne française jusqu'à ce qu'il se trouvât à demi portée de fusil du *Zodiaque*. L'affaire s'engagea de toutes parts, sur les deux heures de l'après-midi. (Position 2.)

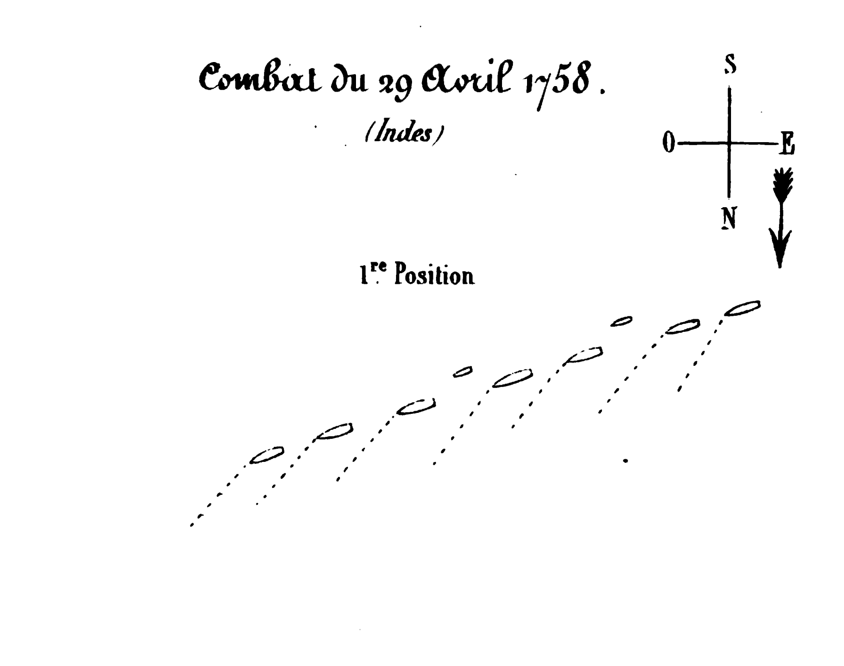
Trois fois l'amiral Pocock, hors de sa ligne, vint combattre bord à bord *le Zodiaque;* trois fois il fut

Sylphide.	Mahy.
La Diligente.	Dufresne-Marion.

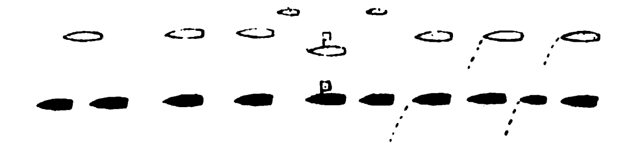
A la perte du *Bien-Aimé*, M. Bouvet passe au commandement du *Duc de Bourgogne.*

ESCADRE ANGLAISE.

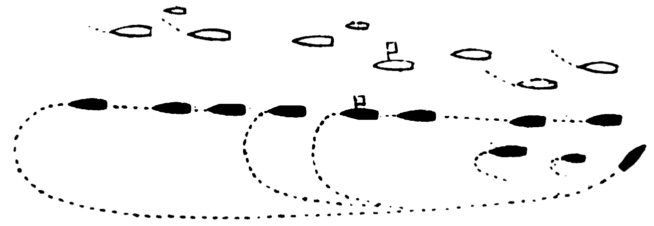
Elisabeth.	Addeman.
Salysbury.	Dent.
Cumberland.	Sommerset.
Weymouth.	Baird.
Yarmouth.	Pocock, amiral.
Newcastle.	Michel.
Tygre.	Breneton.
La Queenborough.	Frégates.
Le Protecteur.	Frégates.



2e Position



3e Position



forcé de se laisser culer. *Le Zodiaque*, soutenu par les vaisseaux de MM. de Surville et de Joannis, portait le ravage dans le corps de bataille ennemi. En tête, les capitaines Bouvet et de Pallière montraient la plus brillante valeur; l'adversaire du *Vengeur* sortit de sa ligne et ne reparut plus. L'avant-garde ennemie était vaincue.

A l'arrière-garde, le *Duc de Bourgogne* combattit mollement; *le Moras*, à moitié dégréé, laissa arriver; *la Sylphide* également. Cette frégate ne put soutenir la canonnade des vaisseaux anglais.

Cependant Pocock, s'apercevant que son arrière-garde avait l'avantage sur celle de France, essaya de mettre cette dernière entre deux feux. Pour mieux faire réussir le signal qu'il adressa à deux de ses vaisseaux de queue de passer sous le vent des Français, il se rapprocha de notre centre et redoubla son feu. Encore cette fois les capitaines anglais ne répondirent pas à l'espoir de leur amiral : ils essayèrent bien de nous traverser; mais, reçus avec la plus grande vigueur, ils reprirent leur poste en désordre.

Ce dernier mouvement avait isolé l'amiral Pocock et fait tomber un peu sous le vent l'arrière-garde anglaise. Le comte d'Aché fit alors signal au *Bien-*

Aimé de virer de bord vent devant, pour couper et mettre entre deux feux Pocock et les vaisseaux sous-ventés. Malheureusement la fumée était si épaisse que la tête de notre ligne ne put distinguer le signal, et la manœuvre fut abandonnée.

Vers cinq heures et demie, le vaisseau *le Comte de Provence* se trouva à grande portée de canon de notre ligne. Dans cette situation, espérant tirer parti du désordre de l'ennemi, en même temps qu'il comptait rallier *le Comte de Provence* et réengager le combat avec un nouvel avantage, le comte d'Aché ordonna de virer vent arrière par la contre-marche en tenant le vent sur l'autre bord.

Nos vaisseaux n'avaient pas encore répondu au signal que l'amiral français, suivi de son matelot d'avant, commença l'arrivée; l'arrière-garde força de voiles, prolongea le vaisseau amiral ennemi, le maltraita, et vint successivement prendre les eaux du *Zodiaque* déjà babord amures. Notre avant-garde laissa porter un instant après et se rangea en très bon ordre, formant l'arrière-garde dans l'ordre renversé.

L'ennemi ne songeait plus à combattre; cette dernière manœuvre avait fort endommagé le vaisseau de l'amiral Pocock qui, du reste, mécontent de quelques uns de ses

capitaines, s'éloigna du champ de bataille. Comme la nuit était sombre, l'escadre anglaise passa furtivement sous le vent de la nôtre et gagna Madras.

La conduite de l'amiral Pocock, dans ce combat, fut jugée sévèrement par les siens. On lui reprocha de s'être laissé aller à une impétuosité irréfléchie. Quant aux capitaines de son arrière-garde, accusés de mollesse dans l'accomplissement de leur devoir, ils furent renvoyés de l'armée.

L'inexorable législation militaire de la marine britannique ne manquait jamais de recevoir son application de la part des chefs, qui faisaient passer les véritables intérêts du pays avant toutes considérations personnelles.

Nos vaisseaux, sauf *le Duc de Bourgogne*, manœuvrèrent avec ensemble et résolution. Le comte d'Aché, qui avait ordre de ménager son matériel et qui en sentait le besoin dans un pays si éloigné de France, se montra fort habile : il réussit à maltraiter l'ennemi sans éprouver de dommages réels, et resta en définitive maître du champ de bataille, et, par conséquent, du sort du fort Saint-David. Mais ce général était susceptible, pointilleux et hautain, caractère qui ne pouvait convenir au comte de Lally; il s'ensuivit entre eux deux une mésintelligence qui dégénéra en haine, et nos malheureux

comptoirs de l'Inde éprouvèrent le contre-coup de ces divisions intestines.

Maîtresse de ces parages par la fuite de l'ennemi, l'escadre française courut sur la terre; mais la faiblesse du vent ne permettant pas aux vaisseaux de maîtriser les courans, ils jetèrent l'ancre devant l'Amparvé, à sept lieues sous le vent de Pondichéry. Le 30, au matin, l'escadre était à peine mouillée que le vaisseau le *Bien-Aimé*, manquant d'ancre et de câble, s'échoua sur la terre sans qu'il fût possible de le relever. Cet événement, qui diminuait les forces de son escadre dans un moment si pressant, attrista beaucoup le comte d'Aché. Voulant au moins conserver M. Bouvet dont il honorait le courage, il lui remit le commandement du *Duc de Bourgogne*, en place de M. d'Aprest dont il avait à se plaindre (1).

Cependant la rade de l'Amparvé, d'un mouillage peu sûr, manquait d'approvisionnemens pour le ravitaillement de l'escadre. Les maladies augmentaient d'une manière alarmante.

Ces considérations déterminèrent le comte d'Aché à faire voile pour Pondichéry, où il mouilla le 7 mai. Le

(1) M. d'Aprest était un officier de beaucoup de science, mais manquant absolument de pratique de la mer.

comte de Lally s'empressa aussitôt de fournir à tous ses besoins; il y joignit l'envoi de quelques centaines de cipayes pour combler le vide que les maladies avaient fait dans les équipages; puis, impatient d'obtenir le concours de l'escadre pour le siége du fort Saint-David, il pressa le comte d'Aché d'en faire le blocus. Mais celui-ci, déjà indisposé contre le gouverneur, résista à toutes les sollicitations de sortir, sous prétexte d'impuissance. Il se contenta de faire des vœux pour la prise du fort, et écrivit au gouverneur : « Tout ce que je trouve de terrible, est que nous ne puissions nous aider réciproquement. » On douterait de ces faits si on n'en avait la preuve dans la correspondance même de l'amiral au comte de Lally. Ce refus inexcusable, joint à certains propos offensans qui parvinrent jusqu'aux oreilles du comte de Lally, l'exaspérèrent au point qu'il s'emporta jusqu'aux dernières menaces contre l'amiral. Forcé de se soumettre, celui-ci reprit la mer le 1er juin, à la vue de l'ennemi, qui, depuis sa sortie de Madras, cherchait à gagner les eaux du fort Saint-David, toujours assiégé par nos troupes.

Le comte d'Aché devait s'attendre à se voir encore une fois disputer le chemin du fort anglais; mais, contre l'attente générale, Pocock, après quelques semblans de vou-

loir combattre, gouverna au large et s'éloigna hors de la vue. Le 2 juin, l'escadre française se trouva devant le fort Saint-David; la garnison, consternée de cette apparition, demanda et obtint une honorable capitulation, qui lui fut accordée.

Cette conquête, l'issue du dernier combat portèrent l'espérance dans tous les cœurs. L'Inde entière crut un instant à la résurrection de la puissance française. Nous avions vaincu; nos armées de terre et de mer se trouvaient sur un pied imposant; le Trésor prélevait encore un revenu de 16,000,000 de fr. C'était assez de moyens pour entreprendre et achever de grandes entreprises... Mais de nombreuses causes de ruine existaient à Pondichéry et ailleurs. Les dilapidations, les vols scandaleux et l'égoïsme marchaient de pair avec l'audace, l'effronterie et l'impunité. Les vertus qui honorent le citoyen, étaient inconnues à ces colons que la richesse, l'orgueil et la mollesse avaient endurcis et abrutis. Un homme ferme et conciliant aurait pu diminuer le mal sinon l'extirper; un caractère emporté comme l'était celui du comte de Lally ne pouvait que tout compromettre : c'est ce qui arriva. Par ses procédés tyranniques et ses airs de dédain envers les troupes et les habitans, il s'aliéna les cœurs, et l'indiscipline et

la discorde ne tardèrent pas à nous faire perdre le fruit de nos premiers succès. Le comte de Bussy, célèbre par ses faits d'armes, donna le premier l'exemple, en quittant l'Inde avec les troupes qu'il commandait. Le mal aussitôt empira ; l'insubordination fut poussée aux dernières limites par une soldatesque et une population que les chefs eux-mêmes encourageaient dans leur désobéissance.

Cependant le comte de Lally, qui avait l'activité et le courage d'un soldat, chercha dans le succès un remède contre la décadence des mœurs militaires, et un moyen pour raffermir son autorité ébranlée. Madras excitait son ambition, mais il fallait la coopération de l'escadre pour cette entreprise. Mettant de côté toute pensée de rancune pour ne songer qu'aux intérêts de l'État, il fit un appel au patriotisme du comte d'Aché, et lui proposa l'attaque par terre et par mer de ce point important.

Ce dernier, ne se ressouvenant que des menaces dont il avait été l'objet, fit voile pour l'île de Ceylan, prétextant la nécessité d'aller au devant des renforts qu'il attendait de l'île de France.

Le comte de Lally, obligé de renoncer à son premier dessein, avait porté ses armes dans le Tanjaour, au sud de nos établissemens, où il obtenait des avantages. Mais

dès courriers, venus de Pondichéry, ayant annoncé que l'ennemi, profitant de son absence et de celle de l'escadre, devait tenter un coup de main sur cette ville, le rappelèrent près de la côte. En même temps, exagérant à faux ou à raison l'importance de ces bruits, M. de Lally expédia une estafette au comte d'Aché, pour l'inviter à venir en toute hâte.

D'Aché, qui avait reçu du conseil de la compagnie l'invitation de se rendre à Pondichéry, appareilla pour cette ville, où il mouilla le 17 juin 1758.

On ne peut disconvenir que la position de l'amiral français ne fût très difficile. Il avait la supériorité du nombre, mais la moitié de ses vaisseaux, construits pour la compagnie, étaient surchargés d'artillerie, ce qui les rendait impropres aux manœuvres. Leur personnel était aussi très incomplet. D'un autre côté, Pondichéry se trouvait sans approvisionnemens et sans ressources ; il fallait s'en remettre du soin de suppléer à tout ce qui lui manquait, à la fortune et au zèle de ses capitaines. L'ennemi, au contraire, disposait de moyens considérables ; ses vaisseaux étaient parfaitement équipés, et les équipages très accoutumés aux mers et au climat de l'Inde. Aussi Pocock, dont la vigilance égalait le courage, et qui connaissait exactement le fort et le faible de son adver-

saire, ne crut pas devoir rester long-temps inactif. Dans le but ou non d'entreprendre les desseins que l'on prêtait aux Anglais, il appareilla de Madras et cingla sur Pondichéry.

Le comte d'Aché était au moment de terminer le ravitaillement et les réparations les plus urgentes de son escadre, quand, sur le soir du 26 juillet, on vint le prévenir de l'apparition au large de plusieurs voiles. En quelques instans il se fut assuré que c'était l'escadre de Pocock. Ne voulant pas se laisser surprendre à l'ancre, il appareilla le 27 au matin à la vue des ennemis. Toute la journée les deux escadres manœuvrèrent en présence l'une de l'autre. A la nuit, le comte d'Aché gouverna dans le sud, et les Anglais prirent le large. Le lendemain, l'escadre française se trouvant par le travers de Négapatnam, alla jeter l'ancre à Karikal dans l'espoir d'avoir quelque nouvelle de l'ennemi. N'ayant pu rien savoir, l'amiral français ne douta plus que les ennemis ne fussent sous le vent, et qu'ils n'eussent pris le parti de l'attendre au passage. Résolu à profiter de l'avantage du vent, le seul qu'il eut et qu'il pût espérer, le comte d'Aché ne balança pas à aller à leur rencontre. Le 1er août, il appareilla de Karikal, et fit voile en rasant la tête sur une ligne de front pour étendre da-

vantage sa vue. Vers neuf heures du matin, l'escadre anglaise fut aperçue par le travers de Porto-Novo, cherchant à remonter la côte. Aussitôt le comte d'Aché serra le vent, et attendit que la brise du large qui s'annonçait, eût fraîchi, pour pouvoir combiner ses mouvemens d'attaque avec ordre et sans confusion. Cette brise s'étant faite à midi, d'Aché forma son ordre de bataille; *le Comte de Provence* à la tête, suivi du *Moras* et du *Duc d'Orléans; le Zodiaque* occupa comme à l'ordinaire le centre; après lui vinrent *le Saint-Louis, le Duc de Bourgogne, le Condé* et *le Vengeur*. Ainsi rangée, l'escadre française arriva sur l'ennemi qui était encore sous le vent à une grande distance. La jonction des deux armées ne put se faire que fort tard, ce qui détermina le comte d'Aché à différer le combat, d'autant plus que les vaisseaux de la compagnie pouvaient à peine ouvrir leur batterie basse à cause de la mer qui était un peu grosse.

Le 2, n'ayant plus aperçu l'ennemi, le comte d'Aché alla mouiller à Karikal; mais il était à peine ancré que l'ennemi parut. D'Aché sur-le-champ mit sous voiles et serra toute la nuit la côte avec une légère brise de terre. Les Anglais se conservaient toujours en vue. Le lendemain, se trouvant au vent, le comte d'Aché

arriva sur l'ennemi dans le même ordre que la veille ; son intention était de traverser l'escadre anglaise en canonnant l'arrière-garde et de combattre sous le vent à elle. Cette manœuvre lui était dictée par l'état des vaisseaux de la compagnie, qui, en combattant sous le vent, devaient avoir plus de facilité pour se servir de leur batterie basse. Parvenu à la grande portée de canon, au moment où tout semblait favoriser son projet, la brise changea de direction et le contraignit à se ranger en ligne sous le vent de l'escadre anglaise.

A midi, la brise ayant fraîchi considérablement, Pocock, se trouvant au vent, arriva à son tour sur les Français; le commodore Stevens tint la tête et Pocock le centre. Vers une heure, les deux avant-gardes s'attaquèrent avec vigueur. Les premiers coups parurent être à notre avantage; le commodore Stevens fut dégréé et fort maltraité. L'ardeur des équipages français était grande et paraissait devoir contre-balancer la supériorité des forces de l'ennemi, quand un accident changea la face des choses et donna l'avantage à l'ennemi. Chaque vaisseau anglais avait à bord une certaine quantité d'artifices. Stevens, qui combattait *le Comte de Provence*, lui en lança plusieurs qui mirent le feu dans ses voiles, et plus tard dans son mât d'artimon. M. de la Chaise, à qui son

courage et son habileté semblaient devoir réserver un meilleur sort, s'opiniâtra au combat; mais enfin la flamme, qui embrasait déjà la dunette, l'obligea d'arriver pour l'éteindre. *Le Duc de Bourgogne* le remplaça aussitôt, et mérita par sa bonne conduite les éloges de l'ennemi. Deux fois ce vaisseau, forcé de quitter son poste, fut ramené au feu par son capitaine.

La retraite obligée du *Comte de Provence* avait assuré une supériorité marquée à l'ennemi, qui, pour profiter de l'avantage de son gros calibre sur celui de l'escadre française, combattait à portée de canon. L'engagement cependant n'en était pas moins vif. Le comte d'Aché avait affaire à *l'Elisabeth* et au *Yarmouth*, et était à son tour vaillamment soutenu par ses matelots d'avant et d'arrière. Au plus fort de l'action, un boulet du *Yarmouth* emporta la roue du gouvernail du *Zodiaque*, qui, n'étant plus gouverné, dépassa le *Duc d'Orléans* et tomba sous le vent. L'absence du *Zodiaque* ne fut pas de longue durée. Grâce à la bonne contenance du *Duc d'Orléans*, M. d'Aché put réparer la roue de son gouvernail et reprendre poste sur l'avant de ce vaisseau. Alors le combat recommença avec plus de vivacité que jamais. Une seconde avarie faite au gouvernail du *Zodiaque* le fit arriver;

mais l'ardeur de l'équipage l'eut bientôt mis à même de reprendre son poste.

Les accidens devaient se succéder dans ce malheureux combat à bord de notre escadre. Un canon qui creva à bord du *Zodiaque*, fit périr beaucoup de monde; peu après des artifices mirent le feu à la cloison de la soute aux poudres de ce vaisseau. Un instant on crut à une destruction inévitable. Le sang-froid de l'état-major, la présence d'esprit du comte d'Aché, les préservèrent de ce dernier danger.

On continuait sur toute la ligne à combattre avec le même courage. Enfin *le Condé* et *le Moras*, trop faibles pour être mis en ligne, ne pouvant plus soutenir le feu des ennemis, laissèrent porter et se mirent à couvert sous la protection des autres vaisseaux. Eux et ces derniers se trouvaient dans le plus triste état. *Le Zodiaque* comptait deux cents tués ou blessés; ses manœuvres et ses voiles étaient hachées; les autres vaisseaux se manœuvraient à peine.

Dans des parages où le matériel d'une escadre manquait absolument, la prudence commandait au comte d'Aché de ne pas soutenir plus long-temps une lutte où l'ennemi, grâce à la portée de ses canons, n'avait rien à perdre. Signalant d'arriver tout à la fois, il commença le

mouvement; mais un nouvel accident faillit lui devenir funeste. Le croissant, qui tenait la barre du *Zodiaque*, se brisa. Le vaisseau, n'étant plus dirigé, tomba sur le *Duc d'Orléans* et lui fit de fortes avaries. Débarrassé de ce dernier péril, le comte d'Aché prit la queue de son escadre, canonna vivement les vaisseaux anglais qui s'étaient le plus rapprochés et s'éloigna en ordre de combat.

Cette fière contenance, après de si rudes épreuves, intimida les vaisseaux les plus avancés de l'escadre britannique, qui n'osèrent plus recommencer le combat.

Le comte d'Aché se rendit à Pondichéry, où il mouilla le lendemain au soir. L'escadre anglaise alla se réparer à Negapatnam.

Si la présence de l'escadre française à Pondichéry déjoua les desseins de l'ennemi, là aussi éclatèrent, avec plus de violence, de honteux démêlés entre le gouverneur et l'amiral. Ni les intérêts de la patrie, ni l'effroi qu'un ennemi formidable inspirait, ni la satisfaction qui résulte pour des cœurs généreux de faire le sacrifice de leurs passions à la cause commune, rien ne fut capable de réconcilier ces deux hommes implacables. Dès ce moment, M. de Lally méditait-il quelque dessein important, avec le concours de l'escadre, M. d'Aché trouvait

mille raisons pour le faire avorter. Jusqu'à la rade de Pondichéry qui ne lui paraissait plus offrir de sécurité contre les entreprises des Anglais. Cet officier général, d'un courage à toute épreuve, osait déclarer qu'il ne répondait pas de l'événement si l'ennemi essayait d'incendier ses vaisseaux. C'est ainsi, qu'insouciant pour sa propre gloire, malgré les protestations du gouverneur et du conseil, il partit pour l'Ile de France six semaines avant la saison, abandonnant la côte et la mer à un adversaire actif qui, en son absence, pouvait obtenir des avantages décisifs.

Sa conduite était d'autant plus inexcusable, qu'à l'Ile de France on tremblait de le revoir à cause de la disette de vivres où l'on se trouvait. En effet, le comte d'Aché fut contraint d'envoyer douze navires marchands au cap de Bonne-Espérance pour se pourvoir de tout ce qui était nécessaire à son escadre.

Cette nécessité, qui servait sa haine, le retint plus d'un an dans les mers de l'Ile de France et fut cause des revers du comte de Lally.

Ce général, malgré le départ de l'escadre française, s'était opiniâtré au projet de prendre Madras, bien que Pocock y eût amené un renfort. Parvenus au pied des remparts de la ville, les Français furent bientôt réduits

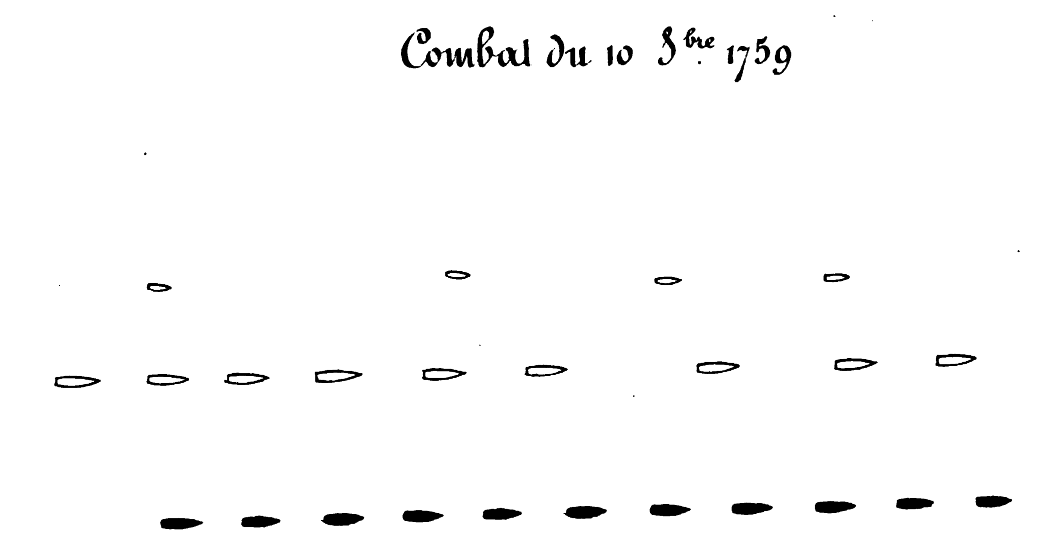
à l'extrémité. Sans vaisseaux pour les ravitailler, les vivres et les munitions de guerre se consommèrent; les troupes indiennes, battant la campagne, interceptaient les convois, tandis que la garnison, par des sorties fréquentes, éclaircissait de plus en plus leurs rangs. Il fallut se résoudre à une retraite, et, le 16 février 1759, les Français s'éloignèrent, abandonnant une partie de leur artillerie.

Cependant après l'approvisionnement de son escadre et la jonction de M. de l'Eguille, qui lui amenait un renfort de trois vaisseaux (1), le comte d'Aché ne crut pas devoir repousser les prières de ses officiers qui le pressaient de gagner la côte de Coromandel. Il ne pouvait donner aucun motif plausible d'une prolongation de séjour à l'Ile de France; son escadre était cette fois plus forte que celle de l'ennemi, il appareilla donc et fit route pour Pondichéry.

Le 10 septembre 1759, se trouvant à la hauteur de Négapatnam, il rencontra, au vent à lui, l'amiral Pocock, qui vint l'attaquer vers une heure de l'après-midi avec beaucoup de vivacité. La ligne française, bien

(1)	Le Minotaure.	MM. De l'Eguille, chef d'escadre.
	L'Illustre.	De Ruys.
	L'Actif.	De Beauchesne.

Combat du 10 8bre. 1759



serrée, concentra ses feux sur l'escadre anglaise beaucoup trop étendue. *Le Wermouth*, serre-file de la ligne anglaise, combattit à peine en raison de la distance où il était du *Centaure*, dernier vaisseau français. Le vent soufflait du nord-nord-ouest; la mer était belle; les deux escadres se tenaient sur la perpendiculaire du vent (1).

(1) ÉTAT DES ESCADRES FRANÇAISE ET ANGLAISE
Au combat du 10 septembre.

L'Actif.	De Beauchesne.
Le Minotaure. . .	De l'Eguille.
Le Duc d'Orléans. .	De Surville cadet.
Le Saint Louis. . .	De Joannis.
Le Vengeur. . . .	De Pallière.
Le Zodiaque. . . .	D'Aché, blessé.
Comte de Provence.	De la Chaise.
Duc de Bourgogne .	Mahy.
L'Illustre.	De Ruys.
Le Fortuné. . . .	De Beaulieu.
Le Centaure. . . .	De Surville l'aîné.
L'Elisabeth. . . .	Addeman.
Le Newcastle. . .	Michel, tué.
Le Tygre.	Breneton, blessé.
Le Grafton. . . .	Stevens, mort de sa blessure.
Yarmouth. . . .	Pocock.
Cumberland. . . .	Sommerset, blessé.
Le Salysbury. . .	Decet.
Le Sunderland. . .	Colvet.
Le Weymouth. . .	Willam Baix.

L'ennemi était moins nombreux, avait moins de canons, mais ses canons étaient de 32, 16 et 9, tandis que ceux des Français n'étaient que 24, 12 et 6.

Les détails du combat manquent absolument.

L'action durait depuis trois heures sans résultat, lorsque le comte d'Aché, ayant été blessé, le désordre se mit à bord du *Zodiaque* qui laissa porter. Les autres vaisseaux, prenant cette manœuvre pour l'exécution d'un commandement, arrivèrent en bon ordre et se reformèrent sur l'amiral qui aussitôt revint au vent. L'ennemi manœuvra comme s'il avait voulu réengager le combat; mais la bonne contenance des Français l'intimida, il se contenta de les observer jusqu'à la chute du jour.

L'amiral Pocock et l'historien de la marine anglaise, font assaut de forfanterie dans le récit qu'ils donnent du combat. Le premier se mit, à ce qu'il assure, à la poursuite de notre escadre; le second, en confirmant le dire de l'amiral, ajoute : « En un mot, *le Sunderland* et *le Yarmouth* furent les seuls vaisseaux qui, à la fin du combat, se trouvèrent en état de poursuivre l'ennemi. » Comme si deux vaisseaux avaient jamais osé poursuivre une escadre! Les Anglais eurent trois des leurs si avariés qu'ils les firent remorquer. Ils étaient sans mâts. L'escadre française souffrit à peine.

Ce troisième et dernier engagement, tout aussi indécis que les autres, détermina la rentrée à Madras de Pocock et celle du comte d'Aché à Pondichéry. Ce dernier

n'y resta que peu de jours; prétextant, selon son ordinaire, le mauvais état de son escadre, il appareilla pour retourner aux îles avec tant de précipitation qu'il laissa un de ses vaisseaux dans le port. Dans les deux premiers combats, il disait qu'il avait fait fuir les Anglais; cette fois il soutint qu'il avait été battu. En vain lui montra-t-on l'ennemi plus maltraité encore que lui et l'effet que sa fuite aurait sur l'imagination des noirs; on lui parla de son honneur, des intérêts de son pays, on l'accusa de trahir, il fut inflexible. Tout à sa haine, qu'il prétendait justifier par des ordres qui lui prescrivaient, dit-on, de surveiller l'Ile de France menacée par les Anglais, ce qui pouvait bien être une ruse de leur politique, il abandonna Pondichéry.

Ce départ, qui devait être le dernier, acheva ce que la mésintelligence des chefs avait préparé. Il n'y eut plus de discipline dans l'armée, le pillage et le vol se propagèrent; les revers se succédèrent promptement, et bientôt les Anglais parurent aux portes de Pondichéry.

Réduit à sept cents hommes de troupes réglées contre quinze mille soldats soutenus par l'escadre de l'amiral Pocock, n'ayant pas un seul navire à sa disposition, le comte de Lally résista à un blocus de neuf mois, et ne rendit la

place, en janvier 1761, que lorsqu'il ne lui resta plus un grain de riz ni aucune espèce de nourriture pour sa garnison, exténuée de misère et de fatigue. La ville fut démolie, les fortifications furent rasées et les troupes embarquées pour l'Europe. De cette ville si florissante il ne resta plus qu'un monceau de ruines.

Un cri général s'éleva contre l'infortuné gouverneur. L'armée, les employés de la compagnie, les habitans le dénoncèrent au gouvernement et à l'opinion publique. Après quatre ans de débats et de procédure, Lally fut condamné à être décapité. A soixante-huit ans il mourut sur l'échafaud, victime de son opiniâtreté, de son ambition et de l'égoïsme jaloux de ses compagnons d'armes. Le comte d'Aché, qui venait de laisser prendre Pondichéry; qui, après plus d'un an d'absence, n'avait pas donné le moindre secours au malheureux gouverneur, ne fut pas même réprimandé. La mort du comte de Lally sembla éteindre tous les ressentimens.

C'est ainsi qu'un magnifique système colonial, fondé par Colbert, Martin, Labourdonnais et Dupleix, se trouva ruiné par une foule de causes que le dernier gouverneur ne fit que développer.

CHAPITRE XIII.

Madame de Pompadour. — Louis XV. — Incapacité du prince de Soubise. — L'abbé de Bernis; ses sages représentations; esprit de vertige. — Déroute de Crevelt. — Le duc de Choiseul. — Le Pacte de Famille. — Fin de la guerre. — Quelques considérations politiques.

La bataille de Rosbach et les belles campagnes de Frédéric contre la France, la Russie et l'Autriche, lui avaient attiré l'admiration de toute l'Europe. En France, la marquise de Pompadour seule désirait et voulait la guerre. Cette femme, qui avait la prétention du génie, se croyait appelée à remplacer Richelieu en rappelant Marion Delorme. Bravant les leçons du malheur, les plaintes de la nation, les murmures de l'armée, elle

repoussait les conseils et se retranchait dans une insensibilité qu'elle prenait pour de la grandeur d'âme. L'indolent Louis XV ressentait de nos défaites une humiliation qui ne provoquait point en lui de résolution généreuse. Loin de punir l'incapacité du prince de Soubise, il lui avait écrit pour le consoler. L'idée de ranimer, par sa présence, le courage de l'armée et de mettre un terme à la trahison, ne vint pas à son esprit. Fantôme impuissant, le cœur usé par la débauche, il voyait d'un œil sec l'abaissement de nos armes. Cependant quelques hommes, sincèrement attachés au pays, ne cessaient de faire entendre au roi et à la favorite les conseils d'un vrai patriotisme. Ils essayaient de montrer que la victoire de Hastembach et la convention de Closter-Seven étaient de beaux dédommagemens de la défaite de Rosbach. « Pourquoi, disait l'abbé de Bernis, ramener au combat des troupes qui se défient de leurs généraux et qui semblent se défier d'elles-mêmes? A quel excès leur découragement n'est-il pas porté, puisqu'elles ne rejettent pas toute leur honte sur les lâches alliés qu'on peut soupçonner de les avoir trahies? Où sont les hommes de génie et de caractère qui peuvent les rappeler à la gloire et à la discipline? C'est la guerre maritime, ajoutait-il, qui réclame tous nos soins. Qu'importeraient de vains succès

en Allemagne, si nous perdions nos colonies, si nous étions insultés dans nos ports et sur nos côtes par les Anglais. »

Ces sages remontrances ne pouvaient arrêter l'esprit de vertige qui présidait aux destinées de notre pays. La guerre fut continuée, chaque campagne ajouta à la gloire du roi de Prusse et à notre honte; les défaites de Crevelt et de Filings-Hausen égalèrent presque la déroute de Rosbach; la discipline était plus abandonnée que jamais; malgré des trahisons nombreuses et éclatantes, la cour n'avait osé punir aucun traître. Cette noblesse de France, si guerrière et si ferme sur les champs de bataille, qui a produit en tout temps de si grands capitaines, était devenue, pour nous servir de l'expression d'un ancien, comme les femmes de Rome au bas-empire, stérile de héros.

Cependant le duc de Choiseul, parvenu au ministère, fit espérer de meilleurs jours. Vif, entreprenant et ambitieux, on crut, dans cette pénurie d'hommes distingués, qu'il avait le talent et la supériorité d'un ministre d'Etat.

Ses combinaisons politiques ne furent d'abord pas heureuses. Il maintint le funeste traité de Versailles avec l'Autriche, ce qui devint la cause de nouveaux triomphes pour le héros prussien. Lorsqu'on le croyait perdu et que lui-même désespérait de sa fortune, son génie, l'in-

capacité de ses adversaires, le tirèrent de l'abîme où il était et accrurent sa gloire.

Pourtant les événemens de la guerre sur le continent n'absorbaient pas assez le cabinet français pour qu'il ne cherchât pas à sauver nos colonies et le peu de marine qui nous restait. La mort de Ferdinand VI, roi d'Espagne, lui parut une occasion favorable pour la négociation qu'il méditait.

Ce roi étant mort sans héritier, don Carlos, roi de Naples, lui succéda sous le nom de Charles III. Porté par ses propres sentimens vers la France, il accueillit les propositions d'alliance qui lui furent faites. Les deux gouvernemens conclurent, le 15 août 1761, le traité connu sous le nom de Pacte de Famille, par lequel ils établissaient entre eux une alliance perpétuelle, convenant de considérer « à l'avenir, comme ennemie, toute puissance ennemie de l'un d'eux, et se garantissant réciproquement tous leurs Etats, dans quelque partie du monde qu'ils fussent situés, suivant l'état où ils se trouveraient au moment où les trois couronnes et le duc de de Parme seraient en paix avec les autres puissances. » Ce traité, fait de part et d'autre avec autant d'habileté que de loyauté, honorait les deux gouvernemens; mais, par malheur, il avait lieu plusieurs années trop

tard. S'il avait été conclu au commencement de la guerre ou un peu après, il est hors de doute qu'il eût arrêté les développemens de la marine anglaise ; mais au moment de son exécution, il ne fit rien pour la cause française et compromit la marine espagnole. Cependant, comme tous les traités qui sont fondés sur des intérêts réels et permanens, le Pacte de Famille eut des résultats importans. Il resserra les liens des deux nations; contint, en 1770, l'ambition de l'Angleterre, mécontente des progrès de notre marine, et permit à la France de se créer une puissance navale formidable en dépit de sa rivale qui, dans la crainte de voir les marines des deux peuples alliés réunies contre elle, eut le tort politique d'ajourner ses desseins hostiles contre nous, jusqu'en 1778, lorsqu'il était déjà trop tard.

L'Angleterre, à qui les articles du Pacte de Famille n'étaient pas bien connus, demanda qu'ils lui fussent communiqués, d'un ton qui blessa la fierté castillane. Charles III, pour toute réponse, se plaignit de l'insolence de la conduite de l'ambassadeur britannique, et la guerre fut déclarée.

Les armemens formidables de l'Angleterre neutralisèrent les forces navales de l'Espagne et la mirent dans l'impossibilité de secourir ses colonies. Pendant qu'une

partie des Antilles françaises et Belle-Ile devenaient, faute de secours, la proie des Anglais, les Espagnols perdaient presque en même temps la Havanne et les Philippines. La Havane, qui aurait dû avoir une nombreuse garnison, avait, au plus, quinze cents hommes pour sa défense. On savait qu'une flotte anglaise considérable passait le canal de Bahama. Les quinze vaisseaux espagnols, mouillés en rade, se réunissant à trois vaisseaux français nouvellement arrivés, pouvaient se porter au devant de l'ennemi et l'arrêter dans sa marche. L'amiral Pocock (1), dans l'impossibilité de se former en bataille au milieu des dangers du canal, n'aurait pas osé forcer la ligne espagnole s'il l'eût trouvée solidement embossée au débouquement. En le faisant, il courait le risque d'être battu, et de toute manière ces quinze vaisseaux espagnols n'auraient pas servi de trophées à l'Angleterre. Les ennemis trouvèrent dans cette colonie d'immenses richesses. Aux Philippines, la prise du galion d'Acapulco leur procura trois millions de piastres.

Pour contrebalancer ce revers, les alliés, considérant le Portugal comme une colonie anglaise, résolurent d'en faire la conquête. Puisqu'on ne croyait pas devoir regarder ce pays comme indépendant, les deux cours auraient

(1) L'adversaire du comte d'Aché.

dû au moins se ménager les avantages d'une attaque prompte et inattendue, frapper avant de menacer. L'Espagne, en effet, envahissant le Portugal, sans armée et sans trésor, et la France au besoin, tenant une armée prête à franchir la frontière, obtenaient un succès décisif. Ce pays une fois conquis, devenait un otage précieux à l'égard de l'Angleterre, et fournissait aux deux cours alliées les moyens de rentrer en possession de leurs colonies. Mais ce projet, légèrement conçu, fut plus légèrement exécuté. L'armée espagnole perdit du temps, et s'amusa à mettre le siége devant le fort d'Almeida qui fut emporté. Les Portugais respirèrent, les Anglais purent leur envoyer des secours, et l'invasion fut manquée. Le Portugal gagna aux circonstances mêmes qui lui semblaient si défavorables, l'esprit militaire de la nation se réveilla, et elle apprit à connaître ses forces. L'Angleterre, de son côté, acquit dans ses conseils une plus grande influence, et comprit qu'il y avait dans ce pays une énergie et des moyens dont elle pourrait profiter.

La mort de Georges II et la retraite de Pitt, qui eurent lieu à cette époque, apportèrent de grands changemens dans les esprits. Georges III et lord Bute, certains de faire une paix glorieuse, tenaient à honneur de

prendre l'initiative de cette grande mesure. La nation anglaise, effrayée de l'accroissement prodigieux de sa dette et des impôts qui l'accablaient, prévoyant peut-être qu'il lui faudrait faire de nouveaux efforts pour défendre le Portugal, demandait la cessation des hostilités.

Sur le continent, le roi de Prusse, qui avait terminé une campagne sans parvenir à repousser les Autrichiens de la Silésie et les Russes de la Poméranie, était réduit, en 1762, à une situation plus déplorable encore que celle où il se trouva après la bataille de Kolin. Quoique la gloire de ses drapeaux ne fût point ternie, ses armées, renouvelées six fois, ne se composaient plus que de milices inexpérimentées. La Russie, gouvernée par Pierre III, et peu après par Catherine II, avait fait sa paix avec la Prusse. L'armée française se bornait à défendre quelques places qu'on possédait encore en Allemagne. Des combats sans résultats furent livrés, et c'est au moment où Cassel tombait au pouvoir du prince Ferdinand, que l'on apprit la conclusion des préliminaires de paix ratifiés à Versailles, le 3 novembre, entre la France et l'Angleterre.

Cette puissance ayant atteint le but de ses espérances, la prise de nos colonies (1) et la destruction

(1) La Martinique, la Guyenne, la Louisiane tombèrent sans coup

de notre marine, avait accepté avec empressement les ouvertures qui lui furent faites par le cabinet de Versailles. Quatre mois après, toutes les puissances belligérantes conclurent à Paris un traité qui mit fin à la guerre la plus honteuse que la nation française eût jamais faite. La France dut renoncer à ses prétentions sur la Nouvelle-Ecosse. Elle céda à sa rivale le Canada, le cap Breton, l'île de la Grenade et le Sénégal. La France se réserva une part aux pêches de Terre-Neuve; elle reprit Gorée en Afrique et Pondichéry aux Indes-Orientales. L'Angleterre gagna sur l'Espagne les Florides, et la France s'engagea à céder la Louisiane à son alliée. L'Angleterre rendit l'île de Cuba à l'Espagne, en se réservant le droit d'aller prendre du bois de campêche dans la baie d'Honduras. Le Portugal, compris dans le traité, recouvra toutes les possessions qu'on lui avait enlevées.

Les malheurs qui signalèrent cette guerre de Sept-Ans furent une terrible mais salutaire leçon pour la France de Louis XVI qui chercha à en profiter. Elle vit qu'un royaume, quelque ressource qu'il renferme, peut décliner facilement et tomber au second rang; que les armées les plus nombreuses, les mieux aguerries, sans

férir au pouvoir de l'ennemi. Il n'y avait plus de marine pour les défendre.

subordination, ne pourront jamais vaincre une poignée de soldats disciplinés comme l'étaient les Prussiens de Frédéric. Elle comprit que le commerce, aliment continuel de la richesse d'un pays, ne peut se soutenir sans le concours et la protection toujours active d'une marine de guerre puissante, et celle-ci ne se former que par la pratique de la mer; enfin elle sentit que sa marine avait plutôt péri par défaut de matériel que de personnel, et que les trésors jetés à pleines mains, au moment inopportun, pour se procurer les approvisionnemens de tout genre qui manquaient, ne pouvaient remédier au mal, et sont toujours une source de corruption et de ruine s'ils sont mal administrés (1).

Dans cette guerre, la politique que la cour de France suivit à l'égard du cabinet de Vienne, était tout-à-fait contraire aux intérêts du pays, car elle servit la cause de l'Angleterre. La trop grande influence de l'Au-

(1) C'est une vérité incontestable et sur laquelle il est utile de s'appesantir; que les approvisionnemens, les munitions navales ont toujours manqué à la France dans ses luttes avec l'Angleterre. « L'on ne comptait, observe Sainte-Croix, dans les ports du royaume (1755), que soixante vaisseaux de ligne, parmi lesquels trois étaient hors de service; trois venaient d'être prix, huit avaient besoin d'être mis en refonte et quatre étaient seulement sur les chantiers. Pour équiper ou armer les quarante-six autres, dont plusieurs ne pouvaient se passer de radoubs, on n'avait ni mâtures, ni agrès, ni les apparaux nécessaires, ni même de l'artillerie, etc., etc.

triche sur les délibérations du cabinet français fit adopter le faux plan de campagne d'un ministère qui, perdant de vue l'objet principal, la guerre maritime, tourna toutes les forces de la nation contre la Prusse, au grand avantage de l'Autriche. Il s'ensuivit que non seulement nous perdîmes notre marine, mais que les finances de l'Etat s'obérèrent au profit d'une alliée jalouse et suspecte. Après la guerre, placé entre la gêne du trésor et cette funeste disposition à regarder comme durable l'alliance autrichienne, le gouvernement français négligea de se faire des amis en Europe et délaissa notre armée de terre aussi bien que celle de mer. Nos hommes d'Etat avaient la naïveté de croire à la chimère d'une nation qui resterait indépendante et forte dans son isolement et son immobilité, regardant passer les événemens sans y prendre aucune part.

Confians dans le langage de l'Autriche, ils s'accoutumaient à considérer cette puissance comme « un corps avancé qui faisait notre sûreté et derrière lequel on pouvait s'endormir à l'abri de toute surprise ; mais au lieu de donner l'ordre à cette avant-garde, on le reçut d'elle, et la prééminence du cabinet de Vienne s'établit en proportion de la position subalterne que nous avions prise. » De là, point de négociations pour renouer d'an-

ciennes alliances ou en former de nouvelles, dépérissement de nos forces militaires. L'Autriche n'était-elle pas à nos portes pour veiller à notre sûreté, et cette situation admirable ne nous assurait-elle pas, au moins par terre, une paix éternelle (1) ? Ce langage, digne de la tête de quelques rêveurs, trouvait à la cour de nombreux partisans ; il n'y avait que le bon sens de la nation qui se révoltât contre ces inepties politiques. Une nation, quelque redoutable qu'elle soit, ne peut pas se reposer sans danger dans sa force d'inertie, c'est à dire dans la difficulté d'être attaquée, la facilité de se défendre, la possibilité de conserver des frontières intactes. Une force militaire passive n'a jamais suffi pour élever et maintenir une nation au premier rang ; il lui faut la partie active de cette force, qui est le nerf et le mobile de la puissance. L'Angleterre, la Russie, la Prusse et l'Autriche se sont maintenues grandes et fortes par l'entretien de leur état de guerre toujours très considérable. La paix doit être employée à former les armées. La France ne peut oublier cette vérité triviale sans compromettre sa gloire et sa nationalité. Son histoire lui donne, à cet égard, les meilleures leçons. Elle a régné sur l'Europe ; en perdant l'Allemagne, elle n'a pas cessé de peser dans

(1) Comte de Ségur.

la balance du monde. Cette opinion, consacrée par les siècles, on y renonça en 1763 par ces différentes causes. Sans cette funeste guerre d'Allemagne, la France, qui, au commencement, avait remporté des avantages brillans sur les mers, pouvait, avec l'aide de l'Espagne, faire une guerre heureuse à l'Angleterre. M. de Machault suppliait le roi de ne pas oublier la marine, et lui démontrait que la paix n'était plus à Maëstricht, mais aux Antilles et dans l'Inde. Le maréchal de Belle-Ile, homme léger et ambitieux, soutenu par madame de Pompadour, l'emporta sur la raison, les intérêts de la France, et la marine fut sacrifiée.

L'Angleterre, régnant sans contrôle sur les mers, put à son aise entretenir une guerre qui lui était utile, et soudoyer la Prusse, incapable de résister sans les trésors qu'elle lui prodigua. Cette faute du cabinet français, trop souvent renouvelée depuis, est une des grandes causes de nos revers. La France n'a rien à redouter de l'invasion de l'Angleterre; mais elle a tout à craindre d'elle comme mobile de toutes les coalitions européennes qui se forment contre nous. Quels exemples plus frappans que ceux que nous montre l'histoire contemporaine? Cinquante batailles perdues n'ont pu décider les puissances de l'Europe, stipendiées par l'An-

gleterre, à accepter la paix de la France. Une seule victoire sur mer eût suffi pour nous la faire obtenir.

Dans cette guerre, l'Angleterre, enorgueillie de ses succès, fit prévaloir l'acte connu sous le nom de *Rule of 1756*, qui proscrivait le commerce par les neutres. Ayant détruit, pour la deuxième fois, les forces navales de la France et de l'Espagne, elle parvenait, par cet acte, à consommer la ruine du commerce européen. Déjà, depuis long-temps, d'autres puissances avaient vainement affiché les mêmes prétentions; l'Angleterre, en se les arrogeant, eut l'habileté d'introduire un tel résultat, comme un fait normal, dans la pratique des affaires européennes.

Malgré ses succès éclatans, la Grande-Bretagne avait, dans la guerre de 1756, augmenté sa dette, qui, en 1755, montait à 1,617,000,000, de 2,000,000,000, ce qui l'élevait au chiffre énorme, pour ce temps-là, de 3,400,000,000 de fr. Le système d'emprunt, dont elle usa si largement et qui facilite les grandes entreprises, devait lancer l'Angleterre dans cette voie dangereuse qui peut amener sa ruine. Si ce crédit illimité qu'elle possède lui a valu de grands succès, il a été une des causes de ces guerres gigantesques qui font monter sa dette, à l'époque où nous vivons, à 24,600,000,000, chiffre ef-

frayant, espèce de gouffre qui ne peut que s'élargir et dont pas un homme d'État n'ose sonder la profondeur.

Mais, en 1770, l'Angleterre n'avait en vue que la conquête de l'Amérique et les progrès de sa compagnie dans l'Inde. Par ces deux pays, ses manufactures et son commerce acquirent des débouchés plus que suffisans et la dédommagèrent des nombreux sacrifices qu'elle s'était imposés (1). A la vue de la décadence maritime de l'Europe, de son commerce anéanti, de ses manufactures si peu perfectionnées, la nation anglaise pouvait-elle s'effrayer d'un avenir qui lui offrait une si vaste perspective, et si quelques profonds politiques osaient l'entrevoir, pouvaient-ils arrêter le torrent dans sa course désordonnée? Il aurait fallu pouvoir diriger cette ardente activité du commerce anglais, qui allait se répandre dans le monde entier, sur toutes les mers, et dont le vice profond devait être un jour une pro-

(1) Les succès de son commerce furent si rapides que, durant les trois années qui précédèrent la rupture des colonies avec la métropole, la valeur des exportations de l'Angleterre pour le continent d'Amérique s'éleva à la somme de cinq millions trois cent quatre-vingt trois mille cinquante-six livres sterling. Les droits d'entrée et de sortie qui, avant 1764, ne produisaient guère que mille cinq cent mille livres sterling, eurent bientôt dépassé deux millions.

duction presque illimitée. Aussi remarquons bien que c'est surtout à dater de ce moment que le gouvernement anglais dirige toutes les forces de la nation vers la mer et qu'il en prend possession au nom impérieux de la nécessité. Comprenant qu'avec la production toujours croissante, il faut à ses commerçans et manufacturiers, qui nourrissent des milliers d'ouvriers, des débouchés et de grands marchés pour écouler leurs produits, ses hommes d'État ne craignent pas de marcher tête levée dans cette voie de perfidies et de machinations ténébreuses qui ont rendu le gouvernement anglais si odieux. Quand on pense qu'en 1789 l'exagération du système économique de la nation, que l'habile Smith avait tant contribué à développer, produisait déjà mille abus monstrueux (1); que, dès lors, un despotisme paré du

(1) Le délire de la production, favorisé par les utopies de ce célèbre économiste, est une des causes fondamentales contre lesquelles lutte aujourd'hui l'énergie de la nation anglaise. L'application des machines sur une incommensurable échelle à la confection des objets manufacturés, produit deux effets désastreux. Par le premier, elle a fermé les ateliers à cette multitude d'ouvriers que ce mode de fabrication réduit à la misère, et par le second elle a inondé tous les marchés intérieurs et extérieurs d'une surabondance de produits plus que suffisans aux besoins du monde entier. Dans le Lancashire et dans le Cheshire la production de certain produit peut fournir à tout le globe. En présence de cette situation et devant la rivalité toujours plus menaçante de l'industrie

nom d'industrie, tout aussi sauvage que la tyrannie du Bas-Empire, pesait sur les classes infimes de la société anglaise et engendrait le paupérisme, cette plaie honteuse qui l'humilie dans son orgueil et qui lui ronge les entrailles, n'est-il pas naturel de croire, comme Hume, à une catastrophe plus ou moins rapprochée?

C'est surtout à dater du dix-huitième siècle que les politiques anglais ont compris cette situation et ont vu qu'ils ne parviendraient à soutenir cet immense édifice qu'en s'emparant à tout prix de toutes les stations maritimes du globe, pour servir d'entrepôt et de débouché au commerce anglais et en imposant aux peuples vaincus les traités les plus onéreux. Pour s'ouvrir la mer Baltique et inonder les pays allemands de ses produits, l'Angleterre s'est emparée d'*Helgoland*, à l'embouchure de l'Elbe. Elle a occupé, de gré ou de force, Sainte-Hélène, le cap de Bonne-Espérance, les îles de Singapoor, de France et de Ceylan, points importans qui servent de jalons aux routes de l'Inde et de la Chine (1).

européenne et américaine, la catastrophe est inévitable. On l'ajournera peut-être, mais on ne s'en préservera pas.

(1) Les journaux ont annoncé la prise de possession par l'Angleterre de l'isthme de Nicaragua, attenant au grand isthme de Panama. Cette

Dans l'Amérique du sud, les îles Malouines lui assurent le passage de Magellan; dans la Méditerranée, Gibraltar, Malte, Corfou, semblent lui promettre la prépondérance dans le Levant.

Convaincue que tôt ou tard l'isthme de Suez et l'Euphrate devront servir de route directe au commerce de l'Asie, elle vient de s'établir à Aden, à l'entrée du golfe Arabique et à Bushire, qui lui assure la navigation du golfe Persique et de l'Euphrate. Méhémet, civilisant l'Egypte, affermissant son autorité en Syrie, contrariait ses projets et devenait un ennemi pour elle. Chacun doit se rendre compte actuellement des questions qui se sont présentées en Orient, et dont la solution n'est pas encore interrompue. Chose incroyable, c'est toujours la France que les traités ont cherché à amoindrir, et, sous le prétexte de prévenir un danger chimérique, l'Europe, habilement exploitée par l'Angleterre, n'a pas craint d'élever sur nos ruines une puissance dont la force actuelle sur les mers dépasse toute limite. L'histoire

occupation complète, pour elle, la domination de toutes les routes maritimes du globe. Il est évident, en effet, que si le canal projeté vient à s'établir, il en résultera de profondes modifications dans l'état politique de l'Asie orientale, l'isthme de Panama se trouvant le boulevard naturel de l'indépendance de la Chine et du Japon.

de tous les âges démontre cependant que la puissance maritime a été et sera toujours plus menaçante pour les libertés et les intérêts des Etats que la puissance continentale; car l'extrême mobilité de la première, ses moyens particuliers d'oppression, les nécessités intérieures qu'elle peut créer, la rendent bien plus despotique que la seconde. « L'empire des mers trouble l'esprit même de ceux qui y aspirent. C'est une chimère qui enivre tellement les hommes, qu'elle leur ôte le sens et leur attire tant d'ennemis redoutables, qu'il est impossible de leur résister long-temps. Tous les peuples s'arment enfin contre ceux qui ont usurpé l'empire maritime, comme contre les tyrans du genre humain. »

Qui ne reconnaît l'Angleterre à ces lignes éloquentes écrites depuis plus de trois mille ans? Qui peut, en effet, espérer d'échapper aux vexations, aux brutalités et aux rapines d'une marine qui n'a plus de contrôle? Sans doute le système des douanes allemandes, ce chef-d'œuvre d'habileté, les progrès rapides de l'industrie européenne et la concurrence commerciale de l'Amérique, sont autant de causes qui vont ébranler ce colosse. Mais que la France prenne garde, l'Angleterre ne tombera pas sans des convulsions qui ébranleront le monde.

« S'il le faut, disait Canning, nous déchaînerons les tempêtes renfermées dans l'antre d'Eole. » Ce mot est l'expression vraie de la politique anglaise. C'est à la France à se tenir prête, car les premiers coups, les plus grands efforts de l'Angleterre seront dirigés contre elle. La marine française est appelée à jouer un rôle important, si ce n'est le premier, dans les différends qui éclateront tôt ou tard. Il est donc nécessaire qu'elle devienne forte, et, pour cela, la France doit non seulement se créer un matériel qui lui manque, protéger son commerce, qui est la source de son personnel, mais essayer de former des alliances avec les nations maritimes, surtout avec l'Amérique, destinée par sa position, le nombre de ses matelots et l'audace de ses spéculateurs, à devenir un auxiliaire formidable (1).

(1) La marine américaine est formidable par le nombre de matelots et de corsaires qu'elle peut employer en temps de guerre, mais elle est très secondaire dans tout ce qui constitue le personnel des états-majors, la quantité de matériel et les ressources quelle tire d'un gouvernement qui n'a pas de budget suffisant. Seule contre l'Angleterre, elle sera vaincue ; avec une puissance maritime qui pourra lui fournir un matériel assez considérable pour tirer parti de son personnel en matelots, elle deviendra un auxiliaire irrésistible. L'intérêt actuel bien entendu de la France est de se créer un fort matériel qui puisse servir à l'emploi de ses marins et de ceux de l'Amérique.

En terminant le récit de cette guerre, constatons la persévérance avec laquelle les Anglais tinrent la mer et bloquèrent nos ports de l'Océan. Il en résulta pour eux une connaissance pratique qui donna à leur marine des équipages exercés, durs aux fatigues et des officiers bons manœuvriers (1).

(1) Sous l'empire et la république nous les verrons faire d'avantage encore et mériter par cette opiniâtreté, qui avait été jusqu'alors sans exemple, les prodigieux succès qu'ils ne pouvaient manquer d'avoir sur des navires qui sortaient des ports, mal armés et sans équipages instruits.

CHAPITRE XIV.

Le dix-huitième siècle. — Développement des sciences. — Art naval. — L'académie des sciences. — Cassini. — Système de Newton. — Astronomie.

Le dix-septième siècle avait posé, avec la supériorité du génie, les jalons de la science et donné une puissante impulsion à l'esprit humain ; le dix-huitième siècle, avec le besoin d'analyse et de recherche qui lui était propre, devait réaliser de nouveaux progrès.

Au milieu de ce développement général des sciences, la marine, en ce qui concerne la navigation, dut éprouver les heureux effets du travail de l'intelligence hu-

maine. Si l'art naval, considéré dans la pratique de la mer et du vaisseau, resta le même, la haute navigation, l'astronomie et toutes les sciences acquirent un perfectionnement qui permit aux marins de tout entreprendre. L'Académie des sciences, fondée en 1670, servait alors comme de centre et de foyer à toutes les lumières.

Newtno avait donné son système de la gravitation et de l'attraction. Huyghens, un des membres de l'Académie, conçut le dessein de mesurer le temps par la vibration du pendule. Il observa que celui qui avait à Paris 440 lignes 5/9 faisait ses vibrations dans une seconde, il l'appliqua aux horloges. Leurs mouvemens en devinrent plus réguliers et plus faciles pour les observations astronomiques.

A Cayenne, Richer, observant le passage de Mercure sous le soleil, s'aperçut que le même pendule avait des oscillations plus lentes qu'à Paris, il le raccourcit d'une ligne 1/4. Ce phénomène, éprouvé par différentes latitudes, démontra qu'il y avait des endroits sur le globe plus ou moins éloignés du centre d'attraction. Une suite d'observations convainquit les savans que la terre se trouve aplatie sur ses pôles. En 1701, Halley observa le premier la variation de l'aiguille aimantée; on a de lui les premières cartes de variation pour servir de compa-

raison. Pendant ce temps, Picard déterminait la longueur du méridien, et laissait à Lahire, à Dominique Cassini, le soin d'achever son ouvrage.

Les moyens pratiqués pour reconnaître la position d'un navire à la mer se ressentaient de l'enfance des sciences astronomiques. Keppler avait bien publié des éphémérides; mais il était réservé à Dominique Cassini de donner à la navigation un grand développement. Ce fut sous sa direction que la connaissance des temps, qui donne la position du soleil, de la lune et des planètes pour différens instans du jour et pour plusieurs années à l'avance, fut imprimée et envoyée dans les ports et à bord des navires de guerre.

Sous Louis XV, le système de Newton trouvait de nombreux partisans parmi les jeunes gens qui se vouaient à la science. Clairaut, Maupertuis, La Condamine, attaquaient le cartésianisme, que d'Aguesseau et d'autres défendaient peut-être par un reste de préjugés. Le comte de Maurepas obtint que l'on fît la vérification d'une des hypothèses les plus importantes de Newton : la manière dont il avait déterminé la figure de la terre. Il fut décidé qu'on irait mesurer un degré près du pôle et un degré sous l'équateur. L'amour de la science fit des missionnaires : Maupertuis, Clairaut, Camus et Le-

monnier allèrent établir leur laboratoire à Tornéo, sur les confins de la Laponie; La Condamine, Bouguer et Godin se rendirent au Pérou. Leurs expériences confirmèrent les calculs de Newton. Dès ce moment une ère nouvelle s'ouvrit pour la science. La méridienne de Paris, déterminée par Cassini, donna l'idée à son fils Jacques d'élever une perpendiculaire à ce méridien de l'est à l'ouest. La carte de France fut peu à peu dressée. La navigation, la géographie, l'optique, la mécanique, l'hydraulique reçurent de nouveaux développemens. La connaissance de la longitude à la mer manquait de certitude. Galilée l'avait obtenue par l'observation des satellites de Jupiter; mais cette méthode était pleine de difficultés. Les révolutions de la lune, sa comparaison avec le soleil, parurent un moyen plus assuré. Clairaut, Lacaille, Euler et d'Alembert eurent la gloire de fournir aux marins des calculs qui donnèrent exactement la longitude. Ce même abbé Lacaille avait observé la parallaxe de la lune au cap de Bonne-Espérance, pendant que Lalande faisait les mêmes observations à Berlin. Ces deux astronomes firent connaître la distance de la lune à la terre. Le passage de Vénus au soleil, annoncé depuis long-temps par Halley, qui arriva à l'heure fixée par l'astronome, servit

à faire connaître la distance du soleil à la terre. Les savans s'empressaient d'embarquer pour aller aux extrémités du monde. Harisson venait d'aplanir les difficultés d'une longue navigation par son invention de la montre-marine. Deux horlogers fameux, Leroy et Berthoud, firent des instrumens d'une rare perfection et ouvrirent les voies à la découverte du cercle inventé par Borda. Dans ce même temps, plusieurs officiers de marine, passionnés pour l'étude, se réunissaient à Brest et fondaient une assemblée d'où sortirent des travaux importans et des sujets d'une haute distinction. Le gouvernement consacra des fonds à cet établissement et l'érigea en Académie royale par un règlement publié le 30 juillet 1752. Les savans les plus célèbres étaient en correspondance avec les membres académiciens, et souvent les firent juges de leurs œuvres et de leurs différends scientifiques. MM. de Buor, du Pavillon, de Borda, de Mannevillette, de Marguerie et de Morogues en furent la gloire, et la navigation, l'astronomie, la tactique durent à leurs travaux des progrès signalés. Cette académie perfectionna les cartes marines. Des officiers entreprirent des voyages lointains d'où ils rapportèrent d'importantes observations. M. de Fleurieu parcourut l'Océan dans le but d'observer les montres

marines et de déterminer la position exacte de plusieurs points géographiques qui étaient restés douteux.

L'art proprement dit du marin trouvait aussi des historiens. Bernouilly, Bouguer et Bourdé de la Ville-Huet, traitèrent habilement ce sujet et firent des recherches savantes sur les effets du vent et de l'eau par rapport au vaisseau lorsqu'il est en mouvement. Bouguer, dans son ouvrage, *Traité du navire,* qui sert encore de nos jours à la construction des vaisseaux, examine séparément les causes qui produisent la vitesse et la stabilité du navire; celles qui le font obéir au gouvernail; l'effet de la résistance du vent et de l'eau, relativement à l'angle que lui présentent ses voiles. Bouguer traite les causes différentes qui contrarient souvent la construction des navires d'une espèce déterminée.

Dans ce mouvement général des esprits, les officiers de la marine française se montrèrent les dignes émules des savans de l'Europe. La faiblesse et l'inintelligence de leur gouvernement ne leur permettant pas de vaincre les Anglais par la force des armes, ils les vainquirent sur un champ de bataille où l'on peut acquérir la plus durable des supériorités, celle de la science.

LISTE DES OFFICIERS,

NON COMPRIS LES OFFICIERS-GÉNÉRAUX ET LES CAPITAINES DE LA DEUXIÈME ÉPOQUE DONT NOUS AVONS PU RECUEILLIR LES NOMS.

ESCADRE DE M. DE COURT.

Du Rouret.
De Marcanville.
Castelet du Pérez.
De Beaussier-Dayraud.
Odon-Desgouttes.
Du Revest.
De Lavacherie.
Chevalier de Raymondis.
Dujon de Virey.
De Fresmoy.
De La Balme.
De Mathoux.
De Ripert.
Mercier.
De Rochemore.
De Castillon.
De Saint-André.
De Saint-Laurent de Sartre.
De Clavel.
De Lasséréе.
De Tourres-Saquy.
Beaussier de Quiez.
Chevalier de Cresnan.
De Vaudricourt.
De Montiers.
De Marquisan.
De Marnière.
De Montfort-Gaillanbois.
De Sade.
De Châteauneuf.
Chevalier de Mattan.
D'abon.
De Castellane-Lavalette.
De Fabregues.
De Lévemont.
De Mirabeau.
Chevalier de Parade.
Chevalier d'Aubarède.
Castelane-Lavalette.
D'Aymaret-Puymichel.

Chevalier de Montboissier.
De Rasac.
Desgots.
De Villeneuve-Bargemont.
De Beaudouvin.
De Cheylus.
Chevalier d'Agoust.
De Gaufridy.
D'Orvilliers.
De Meyromet.
De Castellane-Montfrezat.
De Reynier.
De Meyrargues.
De Mérès.
De Taulanne.
Moblanc-Daiminy.
De La Martonnie.
Donnadey.
De Boades-Montbrun.
De Mandelot.
Lombard.
De Blotfier.
De Massilien.
Faucher.
D'Albert.
De Villeneuve-Flayols.
Michaëlis de Mené.
Chevalier de Castillon.
De Barentin.
De la Chaux.
De Pigache.
Chevalier de Laugier-Beaucousse.

DIVISION DE M. DE CONFLANS,

Capitaine de vaisseau.

Du Rouret.
D'Aubenton.
De Kerjan.
De Massillien.
De Gouvelle.
De Brémoy.
D'Ouessant.
De Tronjoly.
D'Argonges.
De Rochechouart.
De Conflans.
De la Bardène.
Marchand.
Desnoyèr.
De Kerlevec.
De Fromont.
De Montmort cadet.
Marquis Desgouttes.
De Chevreau.
De Concile.
De Kervin.
De Kersulec.
Dubois de la Mothe-Rabot.

ESCADRE DE M. DE LA JONQUIÈRE.

De la Clocheterie.
Chevalier de Belmont.
D'Aillebon.
Schouber.
De la Galernerie.
D'Aubigny.
De Saliez.
De Grasse.
De la Croix.
De Lavigne Buisson.

De Magnan.
De la Pérolle.
Odon.
De Chener.
De Sainte-Marie.
De Machault.
De Terrasson.
De la Rigaudière.
De Vignes.[1]
De Saint-Aignès.

ESCADRE DE M. DE L'ÉTENDUÈRE.

De Fromentière.
De Longueval.
D'Ouessant.
De Jangentrée.
De Nolive.
De Conflans.
Dessales.
De Labédoyère.
De Keyeau.
De Villeblanche.
De Montcalm.
De Chatelux.
D'Amblimont.
De Cousage.
De Lalande-Calan.
Du Vignault.
Fromont de Villeneuve.
L'Hôpital-Vitéroger.
Du Rouret.
De Butel.
De Barras.
De la Valminière.
De Kimader.
Du Vergier.
De Viellis.
Hervé-Renaud.
De l'Etenduère.
Du Chaffault.
De la Touche.
D'Aubarède.
De Raymondis.

ESCADRE DE M. DE LA GALISSONNIÈRE.

De Revest.
De Beaudouvin.
De Montbrun.
Regnier.
D'Agay.
De Cheylus.
De Thomas Châteauneuf.
D'Astorg.
De Roquefort.
De Fabry.
De Guesdon.
Legendre-Daviray.
De Saint-Paulet.
De Courcy.
De Boscal.
D'Urre.
De Beaucouse.
De Gravier.
De Perussy.
De Paty.
D'Albérutz.
De Villarse.
Seigneuret.
De Combarel.
De Bessy.
De Valles.

COMBAT DU 14 AVRIL 1757.

De Rasilly.
D'Anezac.
De Chabot.
Masseau.
De la Pagerie.
De l'Estang.
D'Anezac jeune.
Drouillon.
De Turpin.
D'Urimat.
De Montaigu.
De Rambures.
De Sivrai.
De Machesseau.
De Gourdeau.
De Bordemer.
De Beaudreuil.
De Brach.
D'Eschinais.
De Montalembert.
De Maurville.
De Raucourt.
Kaye.
De Saint-Palais.
De la Salle.
D'Antin.
De l'Auberdière.
De Muron.
Du Poyet.
Giraud.

CAMPAGNES DE L'INDE.

Comte d'Aché.

De la Bourdonnais.
Duplessis-Parscau.
De Hercé.
Lelarge-Derveau.
Du Deffais.
De Senneville.
Le Mintier.
Guy.
De Gotho.
De Baudran.
De Genlis.
De Poues.
D'Aché.
De Senneville.
De Gresigny.
Hardouin.
Joli.
De la Porte.
De Trémolière.
De Langerie.
De Laville-Piroule.
Briand du Lescoet.
De Joannis.
Couverneur.
De Risbourg.
Lavallée.
Haumond.
Toulain.
De la Croix.
Grivard.
De Trémigon.
De Trédern.

De Beauvoir.
De la Règle.
De Foucault.
De Saint-Ours.
De Fayolles.
Aiguillon.
De Ségonsac.
De Calvimont.
De Kérisouet.
Levasseur.
Lamotte du Portail.
De Montazet.
De Gallard Bearn.

ERRATA.

Chapitre VIII. — Dans le sommaire, 3e ligne, *au lieu de* manœuvre de Bray, *lisez* manœuvre de Byng.

Chapitre IX. — Dans le sommaire, 3e ligne, *supprimez* : perte de l'Ile Royale.

TABLE DES CHAPITRES

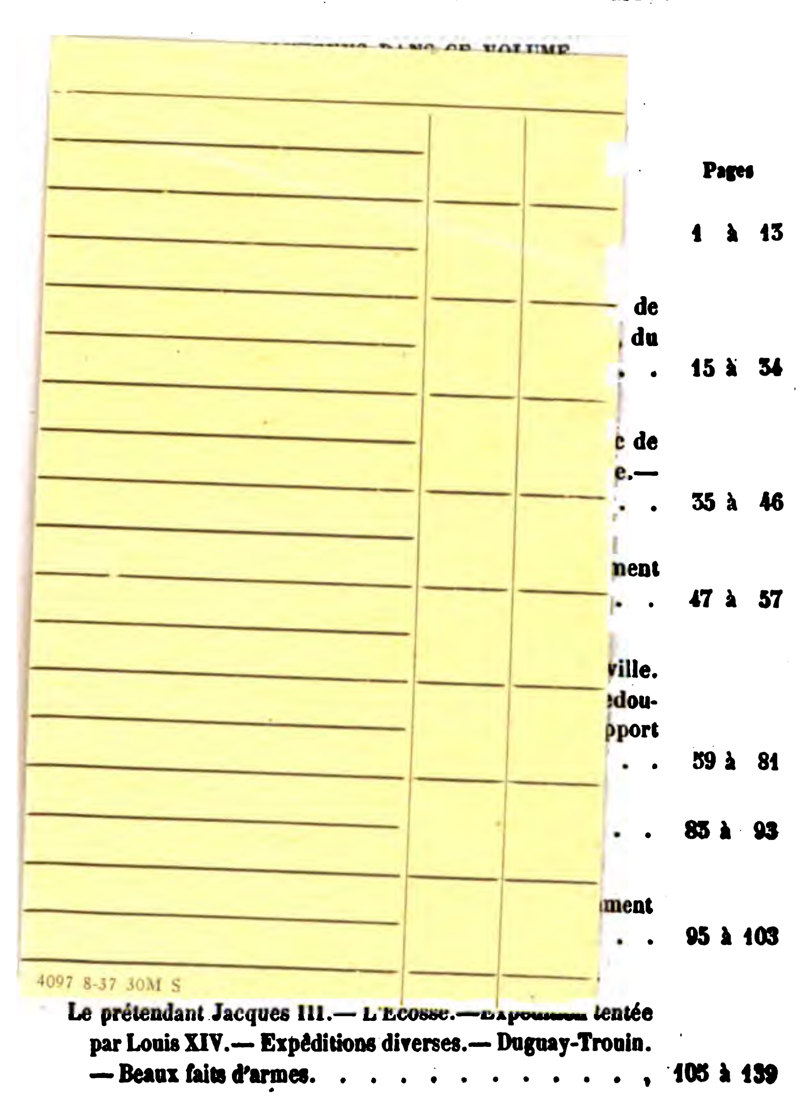


TABLE DES CHAPITRES

CONTENUS DANS CE VOLUME.

CHAPITRE XXVII. — 1712 à 1713.

CHAPITRE XXVIII. — 1713.

DEUXIÈME PARTIE.

CHAPITRE Ier. — 1715 à 1735.

CHAPITRE II. — 1737 à 1746.

CHAPITRE III. — 1745 à 1746.

CHAPITRE IV. — 1746 à 1747.

CHAPITRE V. — 1747.

CHAPITRE VI. — 1747.

CHAPITRE VII. — 1756.

CHAPITRE VIII. — 1756 à 1757.

CHAPITRE IX. — 1757 à 1759.

